

Technická univerzita v Liberci

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra: sociálních studií a speciální pedagogiky

Studijní program: sociální práce

Studijní obor: penitenciární péče
(kombinace):

TRESTNĚ PRÁVNÍ ASPEKTY DOPRAVNÍCH NEHOD

CRIMINAL-LAW ASPECTS OF TRAFFIC ACCIDENTS

Bakalářská práce: 09-FP-KSS-4032

Autor:

Zdeněk BARTOŇ

Podpis:

.....

Adresa:

Polední 147

460 01, Liberec 32

Vedoucí práce: Mgr. Květuše Sluková

Konzultant:

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
79	13	0	13	19	2+1 CD

V Liberci dne: 15. 4. 2010

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra sociálních studií a speciální pedagogiky

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(pro bakalářský studijní program)


pro (kandidát): Zdeněk Bartoň
adresa: Polední 147, 460 01 Liberec 32
studijní obor (kombinace): Penitenciární péče
Název BP: **Trestně právní aspekty dopravních nehod**
Název BP v angličtině: **Criminal-Law Aspects of Traffic Accidents**
Vedoucí práce: Mgr. Květuše Sluková
Konzultant:
Termín odevzdání: 15. 4. 2010


Poznámka: Podmínky pro zadání práce jsou k nahlédnutí na katedrách. Katedry rovněž formulují podrobnosti zadání. Zásady pro zpracování BP jsou k dispozici ve dvou verzích (stručné, resp. metodické pokyny) na katedrách a na Děkanátě Fakulty přírodovědně-humanitní a pedagogické TU v Liberci.

V Liberci dne 20. 3. 2009


děkan


vedoucí katedry

Převzal (kandidát): Zdeněk BARTOŇ
Datum: 22. března 2010 Podpis: 

Název BP: TRESTNĚ PRÁVNÍ ASPEKTY DOPRAVNÍCH NEHOD
Vedoucí práce: Mgr. Květuše Sluková Podpis: 

Cíl: Cílem bakalářské práce je popsat trestně právní aspekty dopravních nehod, jejich příčiny a zjistit charakteristiky pachatelů trestných činů v dopravě v roce 2008-2009 v libereckém regionu.

Požadavky: Studium odborné literatury a zdrojů, sběr a analýza dat.

Metody: Analýza spisové dokumentace, statistika Policie ČR.

Literatura: ČÍRTKOVÁ, L. Policejní psychologie. 4. vydání. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-931-3.
NOVOTNÝ, O., ZAPLETAL, J., a kol. Kriminologie. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. ISBN 80-86432-08-4.
CHMELÍK, J., a kol. Místo činu a znalecké dokazování. 1. vydání. Plzeň: vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-42-3.
MOTLOCH, J. Trestní předpisy, přestupky. I. vydání. Ostrava: Sadit, 2005. ISBN 80-7208-50-8.
PORADA, V. a kol. Kriminalistická metodika vyšetřování. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.
ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. Psychologická prevence nehod. 1. vydání. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
Policejní prezidium Policie ČR. Statistika. Dostupné z: <http://www.policie.cz/web-informacni-servis-statistiky.aspx>

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci dne: 15. 4. 2010.

Zdeněk Bartoň

Poděkování:

Děkuji všem za pomoc, kterou mi poskytli při psaní této bakalářské práce. Za rady, konzultace a metodickou pomoc při vedení a sepisování mé bakalářské práce děkuji Mgr. Květuši Slukové. Poděkování patří i kolegům ze zaměstnání za pomoc při získávání údajů do bakalářské práce. Nakonec poděkování patří i družce Pavle Bartoňové za psychickou podporu, toleranci a gramatickou korekturu této bakalářské práce.

Název bakalářské práce: Trestně právní aspekty dopravních nehod
Název bakalářské práce: Criminal-Law Aspects of Traffic Accidents
Jméno a příjmení autora: Zdeněk Bartoň
Akademický rok a odevzdání: 2009/2010
Vedoucí práce: Mgr. Květuše Sluková

Resumé

Dopravní kriminalita - trestná činnost v dopravě patří v poslední období mezi nejdůležitější fenomén dnešní doby. Přes doposud přijatá preventivní opatření se nedaří zvrátit trend nehodovosti a tím nárůst trestné činnosti na úseku dopravy. Neustále přibývá na pozemních komunikacích nových řidičů a osobních vozidel. Dopravní nehody způsobují jednat ztráty na lidských životech, újmu na zdraví, ale na druhé straně i velké finanční škody společnosti, ve které žijeme. Společnost přijetím a důslednou realizací preventivních opatření na úseku bezpečnosti silničního provozu musí sehrát nejdůležitější roli v snížení nehodovosti a s tím spojených problémů. Velkou roli je nutno věnovat i informovanosti široké laické veřejnosti. Přestupky, přečiny a trestné činy v dopravě by měli být odhalovány a patřičně potrestány.

Cílem této práce je popsat formu trestné činnosti v silničním provozu, popsat trestně - právní aspekt jednotlivých forem, zjistit nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod v Libereckém regionu v letech 2008-2009.

Klíčová slova: přestupek, přečin, trestný čin, pachatel, nedbalost, alkohol, dopravní kriminalita, dopravní nehoda, pojištění, odpovědnost, trest, prevence.

Summary

Criminal activity in transportation has been ranked among the most important phenomena in recent years. It is still impossible to overrule the trend of accident frequency, despite the preventative measures, and the increase of criminality in transportation. New drivers and passenger cars has constantly been increasing on the road. Traffic accidents cause both casualties and mayhem, but also large financial damage to the society we live in. By accepting and consistent implementation of precautionary measures in the field of road safety,

our society must play an important role in reducing accidents and related issues. It is also important to pay a great attention to awareness of the wide public. Offences, torts and criminal activities in transportation should be detected and properly penalized.

The aim of this work is to describe forms of criminal activity on the road, to describe criminal-legal aspects of individual forms and to find out the most frequent causes of accidents in Liberec region in the years 2008-2009.

Keywords: offence, tort, delict, offender, negligence, alcohol, criminal activities in transport, accident, insurance, liability for punishment, prevention.

Das Resümee

Verkehrskriminalität- Die Kriminalität im Verkehr gehört in den letzten Jahren zu den wichtigsten Phänomenen dieser Zeit. Trotz der bis jetzt angenommenen präventiven Maßnahmen gelingt es nicht, den Trend des Unfallgeschehens und damit verbundenen Anstieg der Kriminalität im Verkehr umzustoßen. Ständig wächst auf den Straßen die Anzahl der neuen Autofahrer und der Personenwagen. Die Verkehrsunfälle verursachen einerseits Verluste an dem menschlichen Leben und Verletzungen, andererseits gibt es da auch große finanzielle Schäden der Gesellschaft, in der wir leben. Die Gesellschaft muss mit der Hinnahme und mit der radikalen Realisation der präventiven Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit die wichtigste Rolle bei der Verminderung der Verkehrsunfälle und damit verbundenen Problemme spielen. Eine große Aufmerksamkeit sollte auch der Informiertheit der breiten laienhaften Gesellschaft gewidmet werden. Die Straftaten, Delikte und Verkehrsstraftaten sollten aufgedeckt und ordnungsgemäß bestraft werden.

Das Ziel dieser Arbeit ist die Beschreibung der Form der Kriminalität im Straßenverkehr, die Beschreibung des strafrechtlichen Aspekts der einzelnen Formen, die Feststellung der häufigsten Ursachen des Entstehens von den Verkehrsunfällen in der Region von Liberec in den Jahren 2008 - 2009.

Schlüsselwörter: die unerlaubte Handlung, das Delikt, die Straftat, der Täter, die Fahrlässigkeit, der Alkohol, die Verkehrskriminalität, der Unfall, die Versicherung, die Haftpflicht, die Strafe, die Prävention.

Seznam použitých zkratek

ČR	-	Česká republika
DN	-	dopravní nehoda
MV ČR	-	Ministerstvo vnitra České republiky
OČTŘ	-	orgány činné v trestním řízení
P ČR	-	Policie České republiky
SKPV	-	služba kriminální policie a vyšetřování
TČ	-	trestný čin
Tr.z.	-	trestní zákon
Tr.ř.	-	trestní řád

Obsah

1 Úvod

2 Kriminalita v dopravě

- 2.1 Pojem a význam kriminality v dopravě
- 2.2 Fenomenologie kriminality v dopravě
- 2.3 Etiologie kriminality v dopravě
- 2.4 Charakteristické rysy trestné činnosti v silniční dopravě

3 Dopravní nehoda

- 3.1 Silniční dopravní nehoda
 - 3.1.1 Pojem dopravní nehody
- 3.2 Prvky nehodové situace
- 3.3 Způsoby spáchání
- 3.4 Typické stopy
 - 3.4.1 Paměťové stopy

4 Vliv alkoholu na dopravní nehodu

- 4.1 Stádia alkoholu
- 4.2 Stupně opilosti a projevy
- 4.3 Psychika
- 4.4 Vliv alkoholu na řidiče

5 Vyšetřování dopravních nehod

- 5.1 Podnět k vyšetřování
- 5.2 Prvotní a neodkladné úkony
- 5.3 Ohledání místa dopravní nehody
- 5.4 Dokumentace místa dopravní nehody

6 Právní charakteristika trestných činů v dopravě

- 6.1 Trestný čin, přečin, přestupek
- 6.2 Nedbalost
- 6.3 Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví

7 Vymezení trestných činů v dopravě

- 7.1 Trestné činy proti životu a zdraví
- 7.2 Trestné činy obecně nebezpečné
- 7.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

7.4 Forenzní psychologie

7.5 Oběti dopravních nehod

8 Tresty

8.1 Účel restu

8.2 Druhy trestů

9 Pachatel dopravní nehody

9.1 Osobnost pachatele

10 Praktická část

10.1 Úvod do praktické části

10.1.1 Cíl a předpoklady praktické části

10.1.2 Předpoklady praktické části

10.2 Popis výzkumného vzorku

10.3 Metodika výzkumu

10.3.1 Analýza statistických materiálů

10.3.2 Analýza dokumentů

11 Popis výsledků výzkumu

11.1 Statistika dopravních nehod České republiky

11.2 Hlavní příčiny vzniku dopravních nehod v ČR

11.3 Pachatele DN k počtu usmrčených osob v roce 2008 a 2009 v ČR

11.4 Dopravní nehody v regionu Liberce v letech 2008-2009

11.5 Příčiny DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

11.6 Pachatelé DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

11.7 Věk pachatele DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

11.8 Počet DN s alkoholem v regionu Liberce v letech 2008-2009

11.9 Počet DN s praxí menší 3 let v regionu Liberce v letech 2008-2009

11.10 Věk pachatelů trestné činnosti v dopravě region Liberec

11.11 Pohlaví pachatelů trestných činů v dopravě region Liberec

11.12 Trestné činy v dopravě – právní kvalifikace region Liberec

11.13 Dosažené vzdělání pachatelů TČ v dopravě region Liberec

11.14 Vyhodnocení předpokladů dopravních nehod

12 Závěr

13 Navrhovaná opatření

13 Seznam použitých zdrojů

14 Přílohy

Úvod

Doprava je jedním ze základních pilířů ekonomiky České republiky. V 1. polovině 80. let patřila ČR ke státům s poměrně nízkou úrovní nehodovosti na pozemních komunikacích. Tehdejší společensko-politický systém byl ve značném stupni restriktivní, což však znamenalo i vyšší stupeň disciplíny a respektu vůči státním a policejním orgánům, s příznivým vlivem na stav dopravní nehodovosti.

Ve 2. polovině 80. let došlo k velmi nepříznivému obratu. Na přelomu 80. a 90. let byl zahájen v ČR prudký nárůst motorizace trvající v podstatě až doposud. Tento fakt spolu s naprostým uvolněním a proměnou dosavadních společenských zvyklostí způsobil, že se ČR zařadila mezi státy v nehodovosti nejhorší. Od té doby sice došlo k určitému poklesu, ale celkový stav zůstává nadále přes všechna dosud provedená opatření neuspokojivý.

Každý den sledujeme aktuální dění na českých silnicích a prostřednictvím sdělovacích prostředků jsme svědky lidského neštěstí a tragédie. Denně slyšíme a jsou nám zprostředkovány informace o dopravních nehodách na pozemních komunikacích, o nehodách na železnici, o leteckých nehodách, o nehodách ve vodní dopravě. Přes všechny tyto informace si málokdo z nás pod pojmem trestná činnost v dopravě (dopravní kriminalita) dokáže vybavit, co vlastně tento pojem obnáší. Dopravní nehoda může potkat každého z nás v době, kdy to nečekáme. Každý den jsme účastníky situace v silničním provozu, kdy naše právní vědomí jako účastníků provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým západoevropským státům na velmi nízké úrovni.

Česká republika schválila vládním usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, která směřuje ke snížení nehodovosti v silničním provozu a s tím spojené snižování počtu usmrcených a zraněných osob, dále ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Bezpečnost silničního provozu však není u většiny z nás vnímána jako závažný problém a přirozeně tedy ani není prosazována mezi naše priority, pokud se nás osobně nedotýká.

Jednotlivé nástroje uvedené v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, jsou rozpracovány v každoročně vyhodnocovaném a aktualizovaném Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. I jeho základním cílem je snížení počtu usmrcených osob v provozu na pozemních komunikacích, těžkých následků dopravních nehod a počtu dopravních nehod.

Dopravní nehody přináší ztráty na lidských životech, újmu na zdraví, náklady spojené se zdravotní a nemocniční péčí, administrativní náklady, náklady policie a soudů, nemocenské a důchodové dávky a materiální škody. Přinášejí i další dopady, jako bolestné, omezení společenského uplatnění, trvalé následky na zdraví. Trestná činnost v dopravě se týká každého účastníka v silničním provozu a rozlišení je pouze v tom, zda jsme viníkem nehody, poškozeným nebo svědkem. S tímto postavením je i spojen právní aspekt.

Zvolil jsem téma k napsání práce týkající se problematiky dopravy, se zaměřením na silniční dopravu, konkrétně dopravní nehody. V první části práce jsem se zaměřil na problematiku dopravní nehody, základní pojmy, názvosloví, přestupek, trestný čin, nejčastější příčiny vzniku nehod, charakteristiku nehod a vlivy na prostředí. V další části vysvětlím právní problematiku trestných činů v dopravě, formu páčání, osobu pachatele. Popíši dokazování trestných činů na úseku dopravy, kriminogenní faktory, základní stopy, které vedou ke zjištění příčiny vzniku nehody a určení jejich viníka a pachatele. Uvedu i prevenci na úseku dopravy.

V praktické části se zaměřím na pachatele trestného činu, se kterým se setkáváme každý den na pozemních komunikacích při dopravních nehodách. Cílem studie spisové dokumentace, její analýzy a statistik je potvrdit nebo vyvrátit stanovené skutečnosti, které mají na trestnou činnost v dopravě vliv. Použité metody budou vycházet z dostupných dat, která jsou k dispozici v spisových materiálech Policie ČR, celostátních statistik vedených Policejním prezidiem ČR.

Konkretizace cíle:

Cílem bakalářské práce je popsat trestně právní aspekty dopravních nehod, jejich příčiny a zjistit charakteristiky pachatelů trestných činů v dopravě v roce 2008-2009 v Libereckém regionu.

2 Kriminalita v dopravě

Kriminalita v dopravě už tradičně vykazuje velmi vysoký podíl na celkovém objemu kriminality, což koresponduje s vývojem dopravní nehodovosti. Změna ekonomických, politických, sociálních a kulturních poměrů po roce 1989 v celé východní Evropě byla doprovázena vznikem řady nových jevů, se kterými jsme se dosud nesetkávali a pokud ano, ne v tak rozvinuté podobě, jako tomu je dnes. Jedním z nich je i kriminalita v silniční dopravě, která přináší řadu problémů nejen státním orgánům a dopravcům, ale všem institucím, které se tak či onak na silniční dopravě podílejí jak v oblasti komerční, tak i správní.

Růst trestné činnosti v dopravě, zaznamenaný po roce 1989, je bezprostředním odrazem vývoje ekonomiky v uplynulém období, zejména vývoje a růstu silniční dopravy. Tato skutečnost vedla jednak k pozitivním jevům zejména v ekonomické oblasti (nárůst výroby dopravních prostředků, růst zaměstnanosti, růst finančních zdrojů apod.), jednak ke vzniku celé řady negativních jevů (ekologické škody, nárůst dopravní nehodovosti, přetěžování řidičů apod.).

2.1 Pojem a význam kriminality v dopravě

Kriminalita v dopravě je páčání deliktního jednání, přestupků, přečinů a trestných činů ve sféře dopravy.

Druhy dopravy¹:

- ***silniční doprava***
- železniční doprava
- letecká doprava
- vodní doprava

¹ CHMELÍK, J., a kol. *Rukojeť kriminalisty*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-36-9.

Trestné činy ve sféře dopravy mají v rámci kriminality zvláštní postavení, kdy jsou většinou spáchány z nedbalosti a lze je považovat na nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu. V této souvislosti se dá hovořit i o potenciální deliktní situaci každého účastníka silničního provozu.

Specifickým rysem kriminality v dopravě je zejména celkový rozsah a intenzita ohrožení zájmu společnosti na ochraně života a zdraví občanů, jakož i ochrana majetku. Většina přestupků, trestných činů v dopravě vzniká v souvislosti s dopravní nehodou, kdy dochází k nehodovému chování, porušení předpisů v silničním provozu, selhání lidského činitele.

2.2 Fenomenologie kriminality v dopravě

Fenomenologie kriminality v dopravě se zabývá zkoumáním jevů, hodnotí stav, strukturu a dynamiku dopravní nehodovosti. Současný stav, struktura a vývoj počtu dopravních nehod je naší společnost nepříznivá. Fenomenologie se zabývá poměrně složitou interakcí množiny prvků řidič-vozidlo-prostředí².

2.3 Etiologie kriminality v dopravě

Příčiny vzniku dopravních nehod jsou jednak objektivního, jednak subjektivního charakteru. Ve skutečnosti jde však o multifaktorový jev vznikající často v důsledku celé řady příčin, souhrnným působením psychofyzických a technických faktorů.

Objektivní příčiny vznikají nezávisle na subjektu. Mezi nejtypičtější patří stav a povaha pozemní komunikace, technický stav vozidel, technické poruchy dopravních prostředků, technické poruchy provozního, signalizačního a zabezpečovacího zařízení. Mezi objektivní příčiny lze zařadit i nepředvídatelné události v silničním provozu, rostoucí intenzita a hustota provozu.

Subjektivní příčiny jsou velmi rozmanité, některé z nich vyplývají z osobnostních charakteristik subjektů. Pachatelé deliktního jednání v dopravě jsou většinou občané s bezproblémovou osobnostní charakteristikou, je mezi nimi řada osob povrchních, sobeckých, lehkomyšlných, arogantních a i agresivních. Tyto jejich vlastnosti se projevují v postoji k respektování pravidel silničního provozu a ostatních účastníků.

² STRAUS, J., a kol. *Kriminalistická metodika*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

Další skupinou subjektivních příčin dopravní nehodovosti jsou momentální dispozice pachatelů deliktního jednání. Významný podíl na nehodovosti mají řidiči s malou zkušeností, řidiči pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Trestné činy v silniční dopravě tvoří svébytnou problematiku. Trestní politika stanovila zvláštní ustanovení pro postih těch, kdo zavinili dopravní nehodu. Nelze přehlédnout, že silniční doprava má po stránce jevové svá specifika³:

- pachatelé jsou většinou občasně s velmi dobrou osobní charakteristikou,
- na závažnost následků má výrazný vliv náhoda,
- potencionálním pachatelem je každý, kdo má řidičské oprávnění, což je v České republice každý druhý dospělý občan

Nepanuje úplná shoda o tom, zda jsou tyto skutečnosti samy o sobě důvodem pro speciální skutkové podstaty, které by postihovaly viníky dopravních nehod přísněji nebo mírněji anebo vůbec jinak než ostatní pachatele, kteří z nedbalosti způsobí následky na životě, na zdraví nebo na majetku, např. při pracovním úrazu, ve zdravotnictví, apod. Při volbě vhodných opatření vůči viníkům dopravních nehod bezesporu velmi záleží na správné diferenciaci a individualizaci trestní odpovědnosti. Cestu k tomu je třeba hledat v propracování otázek nedbalosti a příčinné souvislosti, v rozšiřování možnosti užívat alternativní tresty a v prohlubování jejich výchovného obsahu.

Nelze ovšem přehlédnout, že trestné činy v dopravě se na celkovém objemu kriminality podílejí takřka ve dvacetinásobně větším rozsahu nežli např. trestné činy spáchané z národnostní, rasové nebo jiné nenávistné pohnutky, jejich podíl je stále ještě vyšší i než u drogové kriminality, byť ta v posledních letech vykazuje neustálé tendence ke zvýšení a přesahuje, byť ne příliš výrazně, i podíl hospodářských trestných činů.

2.4 Charakteristické rysy trestné činnosti v silniční dopravě

- základním společným znakem trestné činnosti v dopravě je, že prostředkem k jejich spáchání nebo předmětem útoku je motorové vozidlo, nebo pachatelem je účastník silničního provozu – ke spáchání trestného činu pak dochází v přímé souvislosti se silničním provozem;

³ PORADA, V., a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.

- závažnost (společenská nebezpečnost) trestných činů v (silniční) dopravě tkví převážně (právě) v tom, že k nim dochází v souvislosti se (silniční) dopravou – např. opomenutí některého úkonu, většinou pracovního, resp. realizovaného při řízení motorového vozidla, které je běžně při různých činnostech (v důsledku únavy, přehlédnutí, nepozornosti, apod.) může v (silniční) dopravě naplnit skutkovou podstatu ohrožovacího nebo i poruchového trestného činu – typickým příkladem může být způsobení obecného nebezpečí porušením důležité povinnosti řidiče motorového vozidla, se svým průběhem se často prakticky shoduje s běžným porušením pracovní disciplíny nebo přehlédnutím či omylům, které jsou zcela běžně ve všedním životě, rozdíl je jen v rozsahu nebezpečí, které může daná osoba svým jednáním způsobit – tento rozsah nebezpečí je přitom skutečností, která vyplývá z povahy dané, mnohdy též pracovní, činnosti, osoba však nemůže existenci tohoto nebezpečí nijak vyloučit⁴;
- obecným základem trestného činu v silniční dopravě je silniční dopravní nehoda, která je podmiňována celou řadou vnějších okolností, které jsou často nezávislé na vůli nebo jednání pachatele (např. náhlá změna povětrnostních podmínek, okamžité snížení viditelnosti, náhlá, dopravními značkami neoznámená, nepříznivá změna stavu vozovky, okamžitá změna působení bočního větru, způsobenou např. míjejícím rozměrným nákladním vozidlem – sem spadají i všechny formy spoluzavinění další osoby, zejména poškozeného nebo jiného účastníka silničního provozu;
- vzhledem k tomu, že této trestné činnosti se ještě více než např. hospodářské trestné činnosti dopouštějí se jí převážně bezúhonní občané, podíl recidivy je zde poměrně malý;
- zvlášť významným kritériem pro posouzení stupně nebezpečnosti činu pro společnost je u trestných činů spáchaných v dopravě míra zavinění, kdy konkrétní míru zavinění lze vyjádřit teprve po úplném zhodnocení všech faktorů, které určují objektivní vztah pachatele k jednání a jeho následku (účinku). Jde především o zhodnocení formy zavinění (nedbalost vědomá - nevědomá), dále polehčujících a přitěžujících okolností, pokud se vztahují k objektivní stránce, jakož i okolností, které ovlivňovaly subjektivní vztah pachatele ke spáchanému trestnému činu. Např. vyšší míru zavinění nutno spatřovat u pachatele, který při řízení motorového vozidla projevuje hrubou

⁴ KUČTA, J., VÁLKOVÁ, H., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2005. ISBN 80-7179-813-4.

nekázeň, agresivitu, hazardérství nebo bezohlednou sobeckost a některá z těchto vlastností byla jednou z příčin dopravní nehody. Nižší míru zavinění lze naopak spatřovat v jednání pachatele, který při řízení motorového vozidla zavinil dopravní nehodu tím, že např. z nedostatku zkušenosti nezvládl komplikovanou dopravní situaci nebo kde následek (účinek) dopravní nehody byl způsoben výrazným spoluzaviněním jiné osoby, např. poškozeným nebo jiným účastníkem silničního provozu.

- stupeň nebezpečnosti trestného činu pro společnost určován též osobou pachatele⁵. U trestného činu spáchaného v silniční dopravě je důležitým důkazem o jeho osobě výpis z evidenční karty řidiče. Tento důkaz, z něhož je možno zjistit stav ukázněnosti pachatele jako řidiče za delší období, nesmí soud při posuzování možnosti nápravy pachatele nikdy podceňovat. Pro posuzování možnosti nápravy pachatele trestného činu spáchaného v dopravě je též významné hodnocení recidivy, i když nešlo o recidivu speciální, protože tak lze lépe zjistit osobní vlastnosti a možnosti převýchovy pachatele;
- významným charakteristickým rysem vůbec při dopravních nehodách je nezdídky stres a zkratkovité jednání, jehož typickým projevem je i útěk pachatele z místa nehody nebo požití alkoholických nápojů po nehodě, ať už účelově, aby tak zabránil zjištění řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, nebo jde o požití alkoholu jako určité kompenzace stresu⁶;
- základní profil tohoto druhu kriminality je takový, že je zde vysoký podíl trestných činů z nedbalosti (to se např. týká zejména silničních dopravních nehod, takže je tu zvýrazněn prvek neočekávanosti, ale na druhé straně i předvídatelnosti nehody), a úmyslné trestné činy jsou zpravidla méně závažné, jde zpravidla o ohrožovací trestné činy);
- následky způsobené těmito trestnými činy jsou sice mnohdy závažné, ale jeví se jako náhodné a veřejností jsou často vnímány jako nešťastné následky dovoleného rizika;

⁵ NOVOTNÝ, F., a kol. *Trestní právo hmotné*. 2. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-083-3.

⁶ STRAUS, J., a kol. *Kriminalistická metodika*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

- ze stupně motorizace, intenzity využívání motorových vozidel, hustoty provozu a dalších faktorů vyplývá, že existuje podstatně větší riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v (silniční) dopravě, než riziko, že se dopustí jiné trestné činnosti. Těmito pachateli mohou být nejen řidiči motorových vozidel, ale prakticky každý účastník silničního provozu, tedy i chodci a cyklisté. Pachatelé trestných činů (a zvláště dopravních nehod) jsou tedy z největší části zcela normálními sociálně integrovanými jedinci bez zjevných psychických, fyzických či jiných deviací, nejde tedy o osoby s antisociálním zaměřením, jejich jednání není motivováno ziskovostí, pomstou nebo jinými zavrženíhodnými pohnutkami;
- je velmi obtížné prokazování naplnění skutkové podstaty trestných činů v dopravě, a to s přihlédnutím na skutečnost, že po dopravní nehodě je nezřídka velice komplikované vyjasnění otázky, kdo je pachatelem trestných činů, jsou kladeny značné požadavky na znalecké dokazování, se zřetelem k tomu, že obvinění popírají zavinění dopravní nehody (u řidičů obecně lze dokonce očekávat účelovou obhajobu a snahu vinit ze zavinění dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu), mohou být závěry znaleckého posudku zásadní i pro konečné řešení otázky viny a trestu (dochází i k tomu, že ve věci jsou vypracovávány četné znalecké posudky, jejichž závěry si vzájemně odporují);
- za trestné činy v dopravě jsou ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody jen výjimečně, a to - což je někdy předmětem kritiky s poukazem na to, že jsou tak do určité míry zpochybněny základní principy trestního práva hmotného a jmenovitě princip odpovědnosti za zavinění, když uvedený závěr je však zjevně nepodložený - především v závislosti na závažnosti následku (účinku na hmotném předmětu útoku) trestného činu; nelze však přehlédnout, že rozhodující vliv na intenzitu trestní sankce má zejména závažnost jednání pachatele, které byť je většinou páčáno z nedbalosti, spadá v 10 – 15 % případů – jde o odhad - často mezi nejzávažnější trestné činy, a to i z hlediska ohlasu ve veřejnosti;
- požadavky specializace u policejních orgánů, státních zástupců a také u soudců hrají u trestných činů v dopravě velmi významnou roli; podceňování specializace u orgánů činných v trestním řízení může vést k velmi nepříznivým důsledkům, trestné činy spáchané v silniční dopravě představují každoročně zhruba jednu pětinu veškeré

odhalené trestné činnosti, a proto byla pro vyřizování tohoto druhu agendy jak u orgánů činných v přípravném řízení, tak i u soudů vytvořena úzká specializace;

- je značný podíl pachatelů, ale i poškozených z řad cizinců, tato skutečnost vyplývá z výrazného posílení rozvoje mezinárodních styků, jsou větší možnosti pro cestování.

3 Dopravní nehoda

Nehodová situace představuje souhrn podmínek a okolností v silničním provozu, za kterých dochází k nehodové události⁷. Z pohledu právně juristického (legislativního) dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Základní podmínkou označení události za dopravní nehodu je, že se tato událost stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a je v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Nemusí se vždy jednat jen o střet (srážku) dvou vozidel, ale může jít o střet vozidla s jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, např. chodcem nebo cyklistou.

V některých případech se bude jednat o tzv. havárii, kdy např. v důsledku nepřiměřené rychlosti řidič vyjede z pozemní komunikace a narazí do stromu nebo při zařazování se mezi předjížděná vozidla dojde – sice bez kontaktu - k vytlačení vozidla mimo vozovku a následné havárii vozidla. Další podmínkou k tomu, aby událost byla označena za dopravní nehodu, je, že při události v silničním provozu musí dojít k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku.

Za dopravní nehodu nejsou považovány případy, kdy dojde k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou (střetem) s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří (např. poškození při opravě vozidla, při nakládce a vykládce, úraz při pádu v dopravním prostředku neovlivněný jednáním dalšího účastníka silničního provozu nebo při nástupu či výstupu z – nebo do – dopravního prostředku).

⁷ STRAUS, J., a kol. *Kriminalistická metodika*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

3.1 Silniční dopravní nehoda

Pojem dopravní nehody je obsažen a stanoven v zákoně o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu) č.361/2000 Sb. v § 47 tohoto zákona.

3.1.1 Pojem dopravní nehody

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu⁸.

3.2 Prvky nehodové situace:

- stav, propustnost, rozsah sítě pozemních komunikací
- hustota komunikací, technický stav vozovek, četnost mimoúrovňového křížení, úroveň dopravního značení, signalizace
- počty a technický stav vozového parku
- hustota silničního provozu
- úroveň dodržování předpisů v silničním provozu
- úroveň získávání správných návyků řidičů při ovládání motorových vozidel v kritických situacích
- úroveň dopravní kázně ostatních účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, osob vedoucích zvířata)
- povětrnostní podmínky, viditelnost

Silniční dopravní nehodou rozumíme nezamýšlenou, nepředvídanou událost v silničním provozu motorových i nemotorových dopravních prostředků na veřejných komunikacích, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo způsobila škody na majetku⁹. Příčinou je zaviněné jednání fyzické osoby.

⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vydání. Praha: Leges, 2008. ISBN 978-80-87212-03-5.

⁹ CHMELÍK, J., a kol. *Rukojeť kriminalisty*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-36-9.

3.3 Způsoby spáchání

Způsob spáchání silniční dopravní nehody lze vyjádřit souhrnnými charakteristikami, označovanými za příčiny dopravních nehod. Jejich charakteristickým znakem je nedbání náležité opatrnosti a s tím spojené porušení pravidel silničního provozu. Za typické příčiny můžeme označit:

- nepřiměřená rychlost jízdy
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti v jízdě
- jízda po nesprávné straně vozovky
- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- nesprávné otáčení nebo couvání
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
- nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ! "
- nezvládnutí řízení vozidla
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
- vjetí do protisměru
- nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu

Ke způsobu spáchání silničních dopravních nehod patří i jejich utajování. Samotná dopravní nehoda má nedbalostní charakter, utajování nehody je již úmyslným jednáním. K utajování nehod dochází při velmi vážných následcích. Mezi typické způsoby můžeme zařadit:

- snaha o utajení faktu požití alkoholických nápojů či jiných návykových látek před jízdou
- navádění svědků ke křivé výpovědi
- změny na místě dopravní nehody
- ujetí či útěk řidiče-viníka z místa dopravní nehody¹⁰

¹⁰ PORADA, V., a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.

3.4 Typické stopy

Na místě silničních dopravních nehod vzniká zpravidla velké množství materiálových a paměťových stop. Materiálové stopy:

- na vozovce
- na zúčastněných vozidlech
- na pevných objektech
- na tělech účastníků nehody

Na vozovce se nacházejí zejména stopy umožňující určení směru jízdy, určení místa střetu, které je východiskem pro usuzování na celý nehodový děj. Jedná se zejména o stopy jízdy, stopy brzdné, stopy smykové, stopy blokování, stopy dření nebo rytí, stopy vlečení. Na vozovce se dále nacházejí stopy laku vozidel, střepy skel, části vozidla, části nákladu¹¹.

Na zúčastněných vozidlech se nacházejí převážně stopy deformace a destrukce. Stopy vzniklé poškrábáním, odřením. Tyto stopy umožňují stanovit přibližnou rychlost vozidla. Další stopy se nacházejí uvnitř vozidla, jako jsou posunutá sedadla, poškozený volant. V případech, kdy došlo k usmrcení a zranění osob jsou uvnitř vozidla stopy biologické.

Na pevných objektech (např. stromech, svodidlech, patnicích, zdech domů). Může jít o stopy předmětů, části omítky, třísky plotů a jiných předmětů. Stopy umožňují identifikaci vozidla v případech ujetí z místa nehody.

Na tělech účastníků nebo jejich oděvu jsou dalšími typickými stopami dopravních nehod. Podle jejich charakteru lze usuzovat na směr chůze chodce a jeho postavení k vozidlu v době střetu, na zjištění, zda osoby ve vozidle použili bezpečnostní pásy a v neposlední řadě, kdo řídil motorové vozidlo.

¹¹ CHMELÍK, J., a kol. *Místo činu a znalecké dokazování*. 1. vydání. Plzeň: vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-42-3.

3.4.1 Paměťové stopy

Paměťové stopy se nacházejí ve vědomí účastníků a svědků dopravních nehod. Mají velký význam pro objasnění průběhu celé nehody. Přestože se nehodový děj odehraje během krátkého okamžiku, bezděčnosti vnímání může dojít k určitým chybám vnímání a zapamatování je význam paměťových stop pro objasnění vzniku dopravní nehody zcela zásadní¹². Lze jimi získat údaje o průběhu nehody, o chování účastníků nehody.

4 Vliv alkoholu na dopravní nehodu

Dopad alkoholu na řízení motorového vozidla je dostatečně známý – snižuje reakce řidiče, vyvolává únavu, snižuje jeho pozornost a často zvyšuje i jeho agresivitu za volantem. Obdobný dopad na řízení motorového vozidla vyplývá ze zahraničních studií i v případě návykových látek.

Etanol, alkohol a líh. Jméno alkohol pochází z arabského al-kahal, což znamená jemnou substanci. Alkohol vzniká při kvašení cukru působením kvasinek. Zkvašení může probíhat do koncentrace 14% alkoholu. Při vyšší koncentraci jsou kvasinky zničeny vlastním produktem, dalším procesem vzniká užitečný ocet. Koncentrovanější alkohol nad 15% nutno vyrobit destilací. U člověka, který nikdy nepožil alkohol, činí hladina etanolu v krvi 0,003 g.kg-1. V mnoha nápojích jsou ovšem stopy alkoholu. Průměrná normální fyziologická hladina alkoholu v krvi u každého člověka se pohybuje v rozmezí 0,03 - 0,05 g.kg-1.

Rozdělení osob

Osoby pijící alkohol můžeme rozdělit do čtyř skupin dle toho, co od alkoholu žádají:

- abstinent – odmítá z jakéhokoliv důvodu alkohol, žízeň hasí např. minerálkou.
- konzument – většina lidí pijících příležitostně, pijí pro tekutinu a chuť.
- piják – žádá účinky alkoholu – tj. především euforii.
- alkoholik - pije vše co mu přijde pod ruku, pije denně, je to droga.

Počátek alkoholismu se dá se analogizovat se situací, kdy člověk hledá v alkoholu zdroj euforie – tj. příjemnou změnu nálady, obveselení, úlevu, odstranění potíží a duševního napětí, zapomnění, snaha o to si dodat odvahu ap.

¹² ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

Počátkem uvolnění v alkoholu mohou vést problémy ve vztahu, velmi často také finanční problémy, pocit nezvládnání svých denních povinností, pocit nespolehlivosti. Alkohol v těchto chvílích ulevuje a stává se berličkou¹³.

4.1 Stádia alkoholu

- **počáteční** – piják poznal účinek alkoholu jako drogy. Má potřebu zvyšovat dávky alkoholu, aby se dostavily pocity dobré nálady. Alkohol mu „dává, ale nebere.“
- **varovné stadium** – častá podnapilost a opilost. Nikdo (ani piják, ani okolí) neodhadují nebezpečnost častého pití. Opilost je znovu a znovu. Pije častěji, přechází od méně koncentrovaných alkoholických nápojů (pivo) k lihovinám. Spíše nemá okénka. Kdyby piják pil o samotě, byl by nápadný. To si uvědomuje. Hledá společníky, které v budoucnu označí jako „špatnou společnost,“ která ho k pití přivedla.
- **rozhodné stadium** – roste tolerance, jsou zde typická okénka (tím se odlišuje od předchozího stadia). Alkohol se dostává z periferie pozornosti do centra. Přestává ovládat alkohol, alkohol již ovládá jeho. Znovu a znovu slibuje sobě a svým blízkým (nejčastěji další den po tom co byl opilý), že již pít nebude a toto permanentně porušuje. Pokud však po delší dobu abstínuje, získá dojem, že ovládá pití. Může to trvat týdny nebo měsíce. Neuvědomuje si, že vlivem častých a opakovaných dávek alkoholu se dostal jeho nervový systém do situace podobné té, kdy škrtnutím zápalky vybuchne celé skladiště trhavin. Pokud začne v této chvíli pít, jeho hranice se ztratí a už nepřestane.
- **konečné stadium** – výrazně snížená tolerance na alkohol – závislý se tedy opije častěji (ne z menšího množství alkoholu). Opijí se i při nevhodné příležitosti. Pije i několik dní – tzv. tahy. Pije již od rána. Dostavuje se termín DEBAKLU: BEZ ALKOHOLU TO NEJDE A S ALKOHOLEM TAKÉ NE. Tím se uzavírá kruh a může zde pomoci jen psychiatr v protialkoholní léčbě nebo ambulantní středisko pro alkoholismus a toxikomanii (AT středisko).

¹³ MLČOCH, Z. Znalec v oboru toxikologie. Dostupné z: <http://alkoholismus.wz.cz/>

Alkoholik - je člověk, kterému požívání nějakého alkoholického nápoje přináší problémy - v zaměstnání, rodině, partnerském vztahu.

Definice dle WHO: alkoholik je takový člověk, jehož závislost na alkoholu dosáhla takového stupně, že mu to působí zřetelné poruchy a újmu ve společenských vztazích, ve společenské činnosti a na tělesném i duševním zdraví.

4.2 Stupně opilosti

Samotné určení promile alkoholu v krvi nestačí k průkazu opilosti. Je nutno vždy kromě množství ethanolu vyšetřit i známky somatické a psychické (nervové)¹⁴.

Množství:

do 0,2 g/kg - jednoznačně fyziologická hladina.

do 0,3 g/kg - zvýšená fyziologická hladina, nemluvíme o podnapilosti.

0,3-0,5 g/kg - nelze často kvalifikovat jako požití alkoholu, jemné poruchy vnímání.

0,5-1,0 g/kg - znamená, že osoba nějaký alkohol požila, ale může být střízlivá, podnapilost.

1,0-1,5 g/kg - lehké známky opojení, poruchy některých jemných funkcí, mírné snížení soudnosti, pozornosti, sebedůvěra je zvýšená, mnohomluvnost, mírná opilost.

1,5-2,0 g/kg - střední stupeň opilosti, poruchy koordinace, pozornost je snížena, tělesné výkony na mozkové podněty jsou zpomaleny, střední opilost.

2,0-3,0 g/kg - se vyznačuje blábolivou řečí, poruchami psychickými, zřetelnými známkami opilosti, těžká opilost.

3,0-4,0 g/kg - intoxikace.

nad 4,0 g/kg - smrtelná intoxikace, může způsobit i smrt.

4.3 Psychika

Můžeme sem zahrnout častější *deprese, úzkost, snahu o samotu* (vyhýbání se společnosti - aby ostatní neviděli, že piják požívá alkohol), *verbální agresivita* (která se v minulosti nevyskytovala), velmi často *obviňování druhých*. Mezi další známky alkoholické změny chování patří *duševní unavenost, nezáměr o okolí, snížená vůle k jakékoliv činnosti* (hypobulie), *ztráta společenského taktu a duševní pohotovosti*¹⁵. Dále směs sentimentality,

¹⁴ MLČOCH, Z. Znalec v oboru toxikologie. Dostupné z: <http://alkoholismus.wz.cz/>

¹⁵ MARHOUNOVÁ, J. , NEŠPOR, K. *Alkoholici, fetišáci a gambleři* . 1. Vydání. Praha: Empatie, 1995. ISBN 80-901618-9-8.

zhrubělosti a otupělosti. Může se dostavit nespavost, žárlivost (důvodem je i to, že u závislých pokulhává schopnost erekce), nespolehlivost, egoismus (myslí jen na sebe), citová labilita, ochudnutí duševního života. Alkoholik zanedbává svou vizáž (neučesaný, neostříhaný), zevnějšek (špinavé šaty), nestará se o stav svého bytu, má v něm nepořádek, který předtím nebyl. Nezvládá výchovu potomků (myšleno pokud jsou v dětském věku) a mateřského citění. Patří sem i zhoršení úsudku, mají problém řešit potíže, které normálně v minulosti běžně řešili. Alkoholici mají větší problém naučit se něco nového - např. pracovat s počítačem, aj.

Alkoholik často popírá to, že pije, tají to (*Alcoholicus semper mendax* - alkoholik vždy lže). Utíká tak od reality. Ospravedlňuje své pití, říká, že pije, protože má potíže, ale většinou má problém přiznat, že jeho potíže vznikají z pití.

Závislí se poměrně často vyznačují velmi složitým alibismem (uvádí komplikované důvody proč právě tentokrát pili) a racionalizací svého pití. Pijí soustavně, aby mohli fungovat (bez alkoholu se třesou, jsou nervózní, atd.).

Když nastupuje ze **somatických projevů třes rukou**, alkoholik si začíná uvědomovat, že něco není v pořádku. Třes se zmírňuje při podání alkoholu. Alkoholik často opakovaně ztroskotává v partnerských vztazích a to i díky nemožnosti plnění základních partnerských funkcí (nejen sexuálních). V extrémních, bohužel však nikoli řídkých případech, jsou jimi týrány či zneužívány děti. Není řídkým jevem, kdy alkoholik řeší rozvrat partnerských vztahů s manželkou sexuálním zneužíváním dcery. Bohužel děti se pak díky tomu, že toto chování přijímají za normu, chovají v dospělosti podobně.

Dopad alkoholu na řízení motorového vozidla je dostatečně známý – snižuje reakce řidiče, vyvolává únavu, snižuje jeho pozornost a často zvyšuje i jeho agresivitu za volantem. Obdobný dopad na řízení motorového vozidla vyplývá ze zahraničních studií i v případě návykových látek¹⁶.

4.4 Vliv alkoholu na řidiče:

- **0,2 až 0,5 promile**, prokazatelné zhoršení schopnosti řídit, tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla, horší odhad vzdálenosti, velmi nebezpečné je to, že si takto alkoholem ovlivněný řidič neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat.

¹⁶ ZIKMUND, J. Znalec v oborech toxikologie a instrumentální chemie. Dostupné z: / <http://www.zikmund.org/>

- **0,5 až 0,8 promile**, viz výše, navíc pronikavě prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh), dále roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev (červená), zhoršená schopnost soustředění, poruchy rovnováhy (motocyklisté a cyklisté), dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.
- **0,8 až 1,2 promile**, viz výše, navíc se zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), další zhoršování soustředění, je ještě více prodloužen reakční čas, roste bezohlednost při řízení.
- **přes 1,2 promile**, viz výše, takový řidič představuje pro sebe i okolí obrovské riziko, nadále se zhoršují poruchy soustředění, reakční čas, rovnováha i nekritičnost, často i špatná orientace, velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb jako je sešlápnutí plynu místo brzdy.
- **kocovina**, kdy alkohol už z krve vymizel, vyšší riziko spánku, nevolnosti a dalších tělesných a duševních obtíží, které odvádějí pozornost řidiče, krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (poklesu krevního cukru), zhoršení některých nemocí, což může ovlivnit schopnost bezpečně řídit (např. vysoký krevní tlak, cukrovka, nemoci trávicího systému, epilepsie).

Po požití alkoholu stoupá odvaha a klesá reakční schopnost, alkohol způsobuje především únavu - ospalost, zúžení periferního vnímání, falešné smyslové vjemy, tedy úleky a zbrkllost.

5 Vyšetřování dopravních nehod

Předmět vyšetřování u silničních dopravních nehod můžeme charakterizovat jako systém jednání a chování účastníků, kteří ve svém souhrnu zapříčinili vznik dopravní nehody a její následky. Předmět vyšetřování je dán i druhem dopravní nehody. Vyšetřování dopravních nehod směřuje především k zajištění a zadokumentování stop-důkazů na místě dopravní nehody, ze kterých je vyvozen závěr vedoucí k právní kvalifikaci¹⁷.

Druh silniční dopravní nehody:

- srážka dvou vozidel
- sražení chodce

¹⁷ STRAUS, J., a kol. *Kriminalistická metodika*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

- najetí na pevnou překážku
- havárie

5.1 Podnět k vyšetřování

Dopravní nehody jsou většinou oznamovány telefonicky. Telefonické oznámení provede sám účastník dopravní nehody, ale i svědek nebo kolemjdoucí. Úkolem osoby přijímající oznámení o vzniku dopravní nehody je získat základní informace tohoto charakteru:

- místo dopravní nehody, provoz v místě nehody
- charakter a rozsah nehody
- následky nehody
- zda byla již přivolána pomoc (lékař, hasiči apod.)
- jméno a příjmení oznamovatele

5.2 Prvotní a neodkladné úkoly na místě nehody¹⁸

Mezi prvotní a neodkladné úkoly a neodkladná opatření prováděná na místě dopravní nehody patří zejména:

- poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci, např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla,
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, výbušniny, radioaktivní materiál, jedy apod.),
- předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost,
- označení místa dopravní nehody v případech, že tak nemůže učinit řidič, který měl účast na dopravní nehodě,
- uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- zajištění, cestou příslušného operačního střediska policie, okamžitého opatření, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl,

¹⁸ PORADA, V., a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.

- v případě, že k dopravní nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s řízeným silničním provozem z centrální úrovně (dálnice nebo město s provozovaným telepatickým systémem), úzká spolupráce s jeho obsluhou,
- zjištění účastníků dopravní nehody (včetně rodného čísla, pokud je přiděleno) a svědků dopravní nehody, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni; při práci s osobními údaji účastníků dopravní nehody dbá na jejich ochranu,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu včetně předání potřebných informací cestou operačního střediska policie,
- po předchozí výzvě k provedení orientačního vyšetření zjištění, zda účastníci dopravní nehody podezřelí z přestupku nebo trestného činu spáchaného v souvislosti s touto nehodou, nejsou ovlivněni alkoholem. V případě, že osoba orientační vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření,
- v případě podezření, že účastníci dopravní nehody jsou ovlivněni jinou návykovou látkou, po předchozí výzvě zajištění odborného lékařského vyšetření, zejména odběru vzorku biologického materiálu v případě odmítnutí výzvy policista o tom učiní záznam do protokolu o nehodě v silničním provozu,
- provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 60 let,
- prostřednictvím operačního střediska policie provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě v informačním systému „Pátrání po odcizených vozidlech a tabulkách se státními poznávacími značkami (PATRMV)“

5.3 Ohledání místa dopravní nehody¹⁹

Po provedení prvotních neodkladných úkonů na místě dopravní nehody se místo dopravní nehody, věci, zúčastněné osoby a vozidla podrobně ohledají.

¹⁹ CHMELÍK, J., a kol. *Místo činu a znalecké dokazování*. 1. vydání. Plzeň: vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-42-3.

Účelem ohledání je:

- zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody²⁰
- zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky dopravní nehody

Při ohledání místa dopravní nehody se věnuje pozornost zejména:

- dopravní situaci na místě nehody, tj. významu jednotlivých komunikací, způsobu řízení provozu, povrchu, stavu a povaze vozovky, okolí místa dopravní nehody, přehlednosti, umístění dopravních značek, jejich viditelnosti, čitelnosti, max. povolené rychlosti apod.
- povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem (např. viditelnosti, denní době, stínům, oslnění, směru větru, dešti, sněžení)
- Stopám na místě dopravní nehody a v okolí (na vozovce, vozidlech, osobách, nákladu a dalších předmětech), poloze vozidel, předmětů, usmrčených osob apod.
- technickému stavu zúčastněných vozidel včetně konečného stavu, stavu a polohy ovládacích prvků vozidla, postavení kol, charakteru poškození
- stavu účastníků dopravní nehody (zranění, zdravotní potíže, únava, známky po požití alkoholických nápojů, léků apod.)

5.4 Dokumentace místa dopravní nehody

Na místě dopravní nehody se vyhotoví náčrtek místa dopravní nehody, kde se zakreslí stav dopravního značení, poloha vozidel, těl, stop, a předmětů na vozovce.

Místo dopravní nehody se fotograficky zadokumentuje, popřípadě se pořídí videozáznam. Fotografie či videozáznam musí poskytovat názornou a úplnou představu o místě a rozsahu dopravní nehody.

K dopravní nehodě se vyhotoví protokol o nehodě v silničním provozu s uvedením všech potřebných údajů k místu nehody, účastníkům, opatřením.

²⁰ CHMELÍK, J., a kol. *Rukojet' kriminalisty*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-36-9.

Etapu dalšího vyšetřování

V etapě dalšího vyšetřování se zaměříme na provedení svědků dopravní nehody, zejména poškozených. Dále na výsledcích ostatních účastníků s cílem zadokumentovat příčinu a vznik dopravní nehody a její následky.

K dalším úkonům patří zejména:

- vyšetřovací pokus na místě nehody²¹
- rekonstrukce dopravní nehody
- expertíza
- znalecké dokazování
- soudní pitvy

6 Právní charakteristika trestných činů v dopravě

Současná situace v silniční dopravě a nehodovosti je v ČR alarmující. Účastník silničního provozu podstupuje mnohem větší riziko, že bude zraněn, než je tomu v jiných evropských zemích. Náзор, že počet usmrcených osob, těžce zraněných osob při dopravních nehodách je neodstranitelným důsledkem společenských, politických a ekonomických změn v naší společnosti je zcela nepřijatelný. Tomu odpovídá i záměr zákonodárce, který změnou trestního zákona změnil i strukturu trestných činů v dopravě a jejich trestní sazbu.

Skutkové podstaty trestných činů v silniční dopravě (které byly nebo mohly být spáchány v přímé či nepřímé souvislosti s dopravní nehodou) je možno rozdělit na:

1. trestné činy, které přímo souvisejí se (silniční) dopravní nehodou – trestné činy ublížení na zdraví podle § 223 tr.z. nebo § 224 tr.z. a obecného ohrožení podle § 180 tr.z., a
2. doprovodné trestné činy, jež s dopravní nehodou přímo nesouvisejí, resp. nemusejí přímo souviset - jde o trestné činy, které se zpravidla nepodílejí přímo na vzniku následku, s dopravní nehodou však souvisejí, a to ať už ve spojitosti se vznikem následku jako doprovodným jevem dopravní nehody, vyvolaném úsilím nehodu utajit nebo souvisejí nepřímo s příčinou silniční dopravní nehody – požitím alkoholu nebo jiné návykové látky před nehodou, rozhodující příčina silniční dopravní nehody však může být jiná.

²¹ MOTLOCH, J. *Trestní předpisy, přestupky*. 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2005. ISBN 80-7208-50-8.

Trestné činy spáchané na úseku dopravy podle zákona č.140/1961 Sb., dále jen (trestní zákon)²²:

- § 223, § 224 trestný čin ublížení na zdraví
- § 208 trestný čin neposkytnutí pomoci
- § 180 trestný čin obecné ohrožení
- § 201 trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky
- § 201a trestný čin opilství
- § 171 trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
- § 184 trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení

Trestné činy spáchané na úseku dopravy podle zákona č.40/2009 Sb., dále jen (trestní zákoník)²³ platný od 1. 1. 2010.

- § 143 usmrcení z nedbalosti
- § 147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 148 ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 151 neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku
- § 273 obecné ohrožení z nedbalosti
- § 274 ohrožení pod vlivem návykové látky
- § 277 poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti
- § 337 maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
- § 360 opilství

Změnou trestního zákona zákonodárce upravil výčet trestných činů v dopravě, upravil jejich kvalifikaci a trestní sazbu.

6.1 Trestný čin, přečin, přestupek

Pojem trestného činu je obsažen a uveden v novém zákonu č.40/2009 Sb. (dále jen trestním zákoníku) ve znění pozdějších předpisů, v § 13 tohoto zákona.

²² MOTLOCH, J. *Trestní předpisy, přestupky*. 1. vydání. Ostrava: Sedit, 2005. ISBN 80-7208-50-8.

²³ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sedit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

Pojem trestného činu

Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně²⁴.

K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.

Trestným činem se rozumí jen čin soudně trestný, a pokud z jednotlivého ustanovení trestního zákona nevyplývá něco jiného, též příprava k trestnému činu, pokus trestného činu, organizátorství, návod a pomoc.

Přečin

Pojem přečinu je nově stanoven a obsažen v zákonu č.40/2009 Sb. (dále jen trestním zákoníku) ve znění pozdějších předpisů, v § 14 tohoto zákona.

Pojem přečinu

Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let.

Přestupek

Pojem přestupku je obsažen a stanoven v přestupkovém zákonu č.200/1990 Sb. ve znění pozdějších předpisů, v § 2 tohoto zákona.

Pojem přestupku

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

6.2 Nedbalost

Znakem trestných činů v dopravě je nedbalost. Pojem zavinění z nedbalosti je obsažen a uveden v zákonu č.40/2009 Sb. (dále jen trestním zákoníku) ve znění pozdějších předpisů, v § 16 tohoto zákona.

²⁴ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

Pojem nedbalosti

Trestný čin je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel:

- věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí nebo
- nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem²⁵.

6.3 Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví

Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.

Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví:

- zmrzačení,
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohyzdění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy nebo i delší dobu trvající porucha zdraví.

²⁵ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

7 Vymezení trestných činů v dopravě

Trestné činy jsou vymezeny v zákoně č.40/2009 Sb., ve znění pozdějších změn a doplnění (dále jen trestní zákoník), který je rozdělen na obecnou a zvláštní část. Charakteristika trestných činů je uvedena ve zvláštní části, která se dále dělí na jednotlivé hlavy. Hlavy jsou seřazeny podle významu chráněného zájmu.

7.1 Trestné činy proti životu a zdraví

§ 143 Usmrcení z nedbalosti²⁶

- (1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.
- (2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.
- (3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.
- (4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.

§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

- (1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.
- (2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.
- (3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

²⁶ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti²⁷

(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.

7.2 Trestné činy obecně nebezpečné

§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti

(1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,

b) spáchá-li takový čin proto, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo

b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

²⁷ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.

§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky²⁸

(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

§ 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

(1) Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody až na tři léta bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu nebo

b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

7.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

§ 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání²⁹

(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že

a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu,

²⁸ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

²⁹ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

- b) zdržuje se na území České republiky, ačkoli mu byl uložen trest vyhoštění nebo bylo rozhodnuto o jeho správním vyhoštění,
 - c) bez povolení a bez vážného důvodu se zdržuje v místě nebo obvodě, na které se vztahuje trest zákazu pobytu nebo nedodržuje omezení, která mu byla soudem uložena v souvislosti s výkonem tohoto trestu,
 - d) navštíví akci, na kterou se vztahuje trest zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce nebo se dopustí jiného závažného jednání, aby zmařil účel tohoto trestu,
 - e) bez závažného důvodu nenastoupí na výzvu soudu trest odnětí svobody nebo se jiným způsobem neoprávněně brání nástupu výkonu tohoto trestu,
 - f) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel trestu,
 - g) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel vazby,
 - h) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel zabezpečovací detence nebo
 - i) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel ochranného léčení nebo ochranné výchovy, které byly uloženy soudem nebo jinak, zejména útekem z ústavu, pomocí při útěku, výkon takových rozhodnutí podstatně ztěžuje, anebo maří dohled uložený při ukončení ochranného léčení,
- bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

§ 360 Opilství³⁰

- (1) Kdo se požitím nebo aplikací návykové látky přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti, v němž se dopustí činu jinak trestného, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let; dopustí-li se však činu jinak trestného, na který zákon stanoví trest mírnější, bude potrestán tímto trestem mírnějším.
- (2) Ustanovení odstavce 1, jakož i § 26 se neužije, přivedl-li se pachatel do stavu nepřičetnosti v úmyslu spáchat trestný čin nebo spáchal trestný čin z nedbalosti, která spočívá v tom, že se přivedl do stavu nepřičetnosti.

³⁰ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

7.4 Forenzní psychologie

V souvislosti s trestnou činností v dopravě se setkáváme s aplikovanými psychologickými disciplínami a jednou z nich je forenzní psychologie, která se zabývá činností, chováním a prožíváním člověka v situacích, ve kterých se stává subjektem občansko právních nebo trestně právních vztahů či se jinak setkává s uplatňováním práva, tedy je právu podrobován (podezřelý, obviněný, odsouzený) právo vykonává (policista, soudce, pracovník Vězeňské služby) nebo se účastní právního úkonu (znalec, svědek, postižený).³¹

Forenzní psychologie studuje chování a prožívání toho kdo:

- právo vykonává (soudce, vyšetřovatel)
- je právu podrobován (podezřelý, obviněný, svědek, oběť, odsouzený, vězeň)

Zabývá se zejména:

- osobností pachatele
- psychologickými postupy, metodami a prostředky
- psychologii výpovědi
- posuzováním způsobilosti³²

Trestná činnost v dopravě má specifické postavení v rámci ostatních druhů trestné činnosti. Z předmětu forenzní psychologie je studium zaměřeno na osobu policisty, vyšetřovatele, státního zástupce, soudce. Dále na osobu pachatele, svědka a oběti.

7.5 Oběti dopravních nehod

Specifika trestné činnosti v dopravě jsou daná následkem, který při jednání pachatele vzniká. Jedná se zejména o usmrcení, těžkou újmu na zdraví, lehkou újmu na zdraví, ale i způsobenou škodu.

Obětí trestného činu je ten, komu bylo trestným činem ublíženo na zdraví, způsobena majetková, morální nebo jiná škoda.

³¹ SOCHUREK, J. Nástin vybraných problémů forenzní psychologie – I. díl. 1. Vydání. Liberec: 2002. ISBN 80-7083-679-2, str. 11.

³² SOCHUREK, J. Nástin vybraných problémů forenzní psychologie – I. díl. 1. Vydání. Liberec: 2002. ISBN 80-7083-679-2, str. 20.

Klasifikace obětí:

- přímá (primární) oběť
- nepřímá (sekundární) oběť

Přímá oběť je ten, kdo utrpí újmu přímo sám (při dopravní nehodě je zraněn). Primární oběť je tedy individuálně určitelná.³³

Nepřímá oběť je ten, kdo újmu sám neutrpí, avšak osud primární oběti jako újmu intenzivně prožívá a pociťuje nebo na něho důsledek této újmy dopadá (rodič, partner, blízké osoby, pozůstalí).

Z kriminologického hlediska jsou oběti dopravních nehod oběti tradičních trestných činů. Z hlediska participace se jedná o oběti, které si svoje postavení nezavinili svojí viktimizací.

Každý trestný čin a jeho charakteristiky lze hodnotit a analyzovat z mnoha hledisek. Hlediska určující, z nichž vyplývají důsledky pro oběť.³⁴

- hledisko právní (kvalifikace tr.činu, trest)
- hledisko psychologické (prožitý strach, psychologická hodnota ztrát)
- hledisko kriminologické (druh tr.činu, kriminologická diagnóza pachatele, oběti)
- hledisko kriminogeneze (průběh samotného tr.činu)
- hledisko sociální (reakce okolí, rodiny)
- hledisko časové (krátkodobé či dlouhodobé účinky)
- hledisko preventability (předcházení tr. činnosti, prevence)
- hledisko reálnosti hrozby (výhrůžky útoky, možnost přepadení)

³³ SOCHUREK, J. *Nástin vybraných problémů viktimologie*. 1. Vydání. Liberec: 2003. ISBN 80-7083-745-4. str. 33

³⁴ SOCHUREK, J. *Nástin vybraných problémů viktimologie*. 1. Vydání. Liberec: 2003. ISBN 80-7083-745-4. str. 45

8 Tresty

Neodmyslitelnou složkou opatření ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích patří preventivní opatření, ale i represivní opatření. Represivním opatřením v případě spáchání trestného činu v dopravě je trest. Trestní sankce lze ukládat pachateli trestného činu jen na základě trestního zákoníku č.40/2009 Sb. Pachateli nelze uložit kruté a nepřiměřené trestní sankce. Výkonem trestní sankce nesmí být ponížena lidská důstojnost (§ 37 odst. 1, 2 trestního zákoníku).

Trestní sankce je nutno ukládat s přihlédnutím k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu a osobním, rodinným a majetkovým poměrům pachatele (§ 38 odst. 1 trestního zákoníku)³⁵.

Tam, kde postačí uložení trestní sankce pachatele méně postihující, nesmí být uložena trestní sankce pro pachatele citelnější (§ 38 odst. 2 trestního zákoníku).

Trestní sankce ukládané podle trestního zákoníku musí být pro pachatele přiměřené spáchanému trestnému činu. Přestože trest odnětí svobody může soud uložit za všechny trestné činy uvedené v trestním zákoníku, musí být ukládán jen jako nejzazší prostředek (tzv. ultima ratio), a to v případě, kdy uložení jiného trestu nebo ochranného opatření není dostačující. Soud by měl u méně závažných trestných činů zvažovat možnost uložení méně citelných trestních sankcí.

Při ukládání trestních sankcí se přihlédne i k právem chráněným zájmům osob poškozených trestným činem (§ 38 odst. 3 trestního zákoníku).

8.1 Účel trestu

Účel trestních sankcí, tzn. trestů a ochranných opatření, není v novém trestním zákoně vyjádřen a jeho vymezení je ponecháváno trestní nauce. Účel trestních sankcí je nahrazen promítnutím obecných zásad trestání do jednotlivých ustanovení o trestních sankcích. Tyto zásady formulované jak obecně pro všechny trestní sankce, tak konkrétně pro jednotlivé tresty a ochranná opatření, jsou přímo aplikovatelné na konkrétní případ.

Účelem trestu je chránit společnost před pachateli trestných činů, zabránit odsouzenému v dalším páčání trestné činnosti a vychovat jej k tomu, aby vedl řádný život, a tím působit

³⁵ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

výchovně i na ostatní členy společnosti. Výkonem trestu nesmí být ponížena lidská důstojnost.

8.2 Druhy trestů³⁶

Za spáchané trestné činy může soud uložit pouze tyto tresty (podle zákona č.140/1961 Sb.)

- odnětí svobody,
- obecně prospěšné práce,
- ztrátu čestných titulů a vyznamenání,
- ztrátu vojenské hodnosti,
- zákaz činnosti,
- propadnutí majetku,
- peněžitý trest,
- propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty,
- vyhoštění,
- zákaz pobytu.

Za spáchané trestné činy může soud uložit tresty (podle zákona č.40/2009 Sb.)

- odnětí svobody,
- *domácí vězení*,
- obecně prospěšné práce,
- propadnutí majetku,
- peněžitý trest,
- propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty,
- zákaz činnosti,
- zákaz pobytu,
- *zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce*,
- ztrátu čestných titulů nebo vyznamenání,
- ztrátu vojenské hodnosti,
- vyhoštění.

³⁶ MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sadit, 2009. ISBN 978-80-7208-736-5.

9 Pachatel dopravní nehody

Trestná činnost páchaná v souvislosti se silničními dopravními nehodami, má na rozdíl od jiných protiprávních činností některá specifika. Je to především osoba pachatele a s tím související jednání pachatele, otázka zavinění, příčin, podmínek, které k silničním dopravním nehodám vedly nebo napomohly.

Z hlediska osoby pachatele jsou silniční dopravní nehody páčány v převážné míře osobami bez kriminální minulosti, jde o bezúhonné občany, s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků.

Pachatelem dopravní nehody může být:

- řidič motorového vozidla
- řidič nemotorového vozidla
- chodec
- jiný účastník
- závada pozemní komunikace
- technická závada vozidla
- lesní, domácí zvíř
- jiné zavinění

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti, řidičem je i vozka, který řídí potahové vozidlo.

Řidičem nemotorového vozidla je ten, kdo řídí nemotorové vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.

Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně³⁷.

³⁷ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vydání. Praha: Leges, 2008. ISBN 978-80-87212-03-5.

9.1 Osobnost pachatele

Je dostatečně známé, že každý člověk je neopakovatelnou individualitou. V mnoha ohledech lze však pro příslušníky určitých sociálních skupin nalézt některé společné způsoby chování a jednání, které lze považovat za typické. Forenzní psychologie vytváří vlastní typologie pachatele.

Pět základních typů osobnosti pachatele:

- socializovaný (normální typ)
- neurotický
- psychopatický
- mentálně nedostačivý typ (mentálně retardovaný typ, dříve oligofrenik)
- psychotický typ

Socializovaný pachatel³⁸

Výjimečně spáchá trestný čin. Jeho motivaci lze pochopit i z našeho pohledu, např. silný situační tlak, např. v opilosti sedne za volant a způsobí trestný čin nedbalosti (lituje toho).

Trest má na něho výchovný charakter. Myšlenkové pochody tohoto typu jsou nám srozumitelné. Reaguje na spáchaný čin, jak to odpovídá naším představám: lítost, snížení sebevědomí, obavy o budoucnost, úzkostně očekává reakce okolí. S tímto typem se setkáváme hlavně u prvotrestaných.

Neurotický pachatel

Neurotická osobnost je nápadná tím, že se u ní vyskytují větší i menší neurotické poruchy (zvýšená úzkostnost, hysterické reakce, atd.). To se může promítnout v kriminálním jednání.

Hraje u nich velkou úlohu ***frustrace***, nevyřešené konflikty v rodině. Většinou to bývají mladí lidé v období dospívání (zakomplexování). Pocházejí často z dobře i středně situovaných vrstev. Kriminální jednání bývá protestem vůči rodině (dominantní otec, přehlížení, finanční závislost na rodičích - frustrovaná potřeba uznání). Může se to projevovat jednak demonstrativními činy (krádeže), často se připojuje alkohol a drogy. Neurotický delikvent krade, aniž by po těchto předmětech toužil (snaha na sebe upozornit).

³⁸ SOCHUREK, J. Nástin vybraných problémů forenzní psychologie – I. díl. 1. Vydání. Liberec 2002. ISBN 80-7083-679-2.

Neurotičtí pachatelé jsou i ve vyšší věkové kategorii (jde o případy frustrování osoby v rodině - častěji neurotické bývají ženy). Jde o jednání afektivní namířené proti např. dominantnímu manželovi, či manželce. Neurotik je možný pachatel, nikoli potenciální (většina jich své city zvládne).

Jednání s neurotiky je komplikovanější než u sociálního typu. Neurotici trpí zvýšenými pocity viny, lze u nich apelovat na nějaké normy, možná psychoterapie (zpravidla jde o situační činy).

Psychopatický typ³⁹

V psychologii se tento termín používá. V lékařství se nepoužívá (jde o poruchu osobnosti). Jde o osobnost, která má nějaké výrazné rysy odchylné od ostatní populace (abnormní osobnost). Nelze ovšem rovnítka psychopat = kriminálník. Můžeme říci, že tato kategorie je náchylnější ke kriminálnímu jednání než např. sociální typ. Většina recidivistů se rekrutuje z této skupiny. Odchylek osobnosti je celé množství, ne všechny mohou mít význam z hlediska kriminologie. Často jsou psychopati kořením společnosti (velký vynálezce, sběratel, politik může mít rysy označované jako psychopatické).

Rysy psychopatie

- a) ***paranoidní psychóza*** (těžká duševní choroba), paranoidní psychopatie - nemá bludy, je nadměrně žárlivý, podezřívavý, bývá kverulantem, hádavý, těžko navazuje kontakty. Nejčastěji se setkáváme u kverulantů.
- b) ***hypertymní*** (jeho emocionální ladění je zvýšené, má euforickou náladu, zapojuje se do množství činností, nic nedokončí, přeceňuje svoje schopnosti, podceňuje okolí), ***hypotymní*** (laděný celoživotně depresivně, má sníženou aktivitu, je nerozhodný, má sklon k hypochondrii), ***cyklotymní*** (střídají se nálady deprese a euforie).
- c) ***schizoidní*** - bývají u nich afekty, jsou spíše citově chladní a dávají přednost svému vnitřnímu světu a fantazii, vyskytuje se u nich tuláctví. Z hlediska kriminologického může být problém, že pokud se to u něj kombinuje s neurotickými stavy, tak upadá do vnitřního snění (např. vysnívá si, jak mu dominantní otec ubližuje). Své sny realizuje.
- d) ***explozivní*** (agresori) – charakteristickým rysem bývá výbušnost. Tento typ jako potenciální pachatel je známý (verbální i fyzické napadení).

³⁹ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. 4. vydání. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-931-3.

e) **anankastičtí psychopaté** - jsou neurotičtí, anankastické typy trpí nutkáním určité činnosti. Většinou se s nimi nesetkáváme jako pachateli trestných činů, ale hroutí se z práce (jsou přehnaně úzkostliví - účetní sčítá a pořád mu to vychází jinak). Anankastické poruchy bývají spojovány s neurózami.

f) **hysterický typ** (histriónská osobnost - podle psychologie hysterický typ) - nadměrná úloha pudů a egocentrismus. Potřebuje, aby byl středem pozornosti. Hysterikovi neublízíme, když jej pomlouváme (má to pro něj význam). Jediní, co nemá rád, když ho ignorujeme. Chovají se strojeně a afektovaně. Přehnané citové výlevy jsou zaměřeny na efekt. Snadno podléhají náladám (lehko se sympatie zvrhnou v nepřátelství, nenávisť). Pomáhají si produkováním vymyšlených dobrodružství, kde bývají centrem dění (bájevá lhavost). Musíme to rozlišit od hysterické psychózy. U hysterického psychopata trpí okolí (jediná obrana je jej ignorovat).

g) **astenická psychopatie** - nesetkáme se s nimi jako s pachateli. Vyskytují se u nich trvalí stavy únavy, neschopnost se soustředit, porucha potence, v životě selhávají, žijí náhradní život ve fantazii, bývají nesmělí. Ti mají nenávisť vůči lidem, kteří úspěchu dosáhli.

h) **anetická osobnost** (sociopad) - příznačné je, že tento člověk projevuje nápadný nesoulad mezi svým chováním a normami ve společnosti (neuznává společenské normy a nápadně se chová v rozporu s nimi). Je to klasický recidivista. Jeho chování je možné ovlivnit trestem nebo zlou zkušeností. Tito lidé projevují nedostatek citu pro jiné, citový chlad, zvýšená útočnost, týrání zvířat, bitky s ostatními dětmi, stávají se členy různých negativních part. Ženy jsou zádumčivé, lenivé s tendencí k prostituci.

Mentálně nedostačivý⁴⁰

Přichází v úvahu z hlediska pachatele na úrovni debility, výjimečně na úrovni imbecility. Často se dopouštějí násilné trestní činnosti, sociální útoky vůči dětem, zvířatům. Bývají nástrojem vůdců ve skupinách (jsou hodně sugestibilní).

Psychotický typ

Např. žena pod vlivem imperativních hlasů podřezala své dítě nebo muž v abstinčním stavu šel vymítit ďábla na vedlejší pokoj nebo otec zabije své děti a vysvětluje to tím, že jejich mozky byly ovlivňovány mimozemskou civilizací.

⁴⁰ SOCHUREK, J. Nástin vybraných problémů forenzní psychologie – I. díl. 1. Vydání. Liberec 2002. ISBN 80-7083-679-2.

Typické je, že je nesrozumitelný motiv, většinou brutální. Jsou ve stavu psychózy (chorobný stav - bývají exkulpováni, nepřičetnost).

10 Praktická část

10.1 Úvod do praktické části

V posledních letech trestná činnost v dopravě výrazně narůstá. Dochází k nárůstu dopravních prostředků, které se pohybují po pozemních komunikacích. Dopravní infrastruktura se ovšem nevyvíjí dostatečným tempem a tak dochází k omezení provozu v důsledku přetížení kapacitních možností propustnosti komunikací. Svůj díl odpovědnosti na stavu dopravy v naší společnosti mají i provozovatelé autoškol. V dnešních rodinách je místo jednoho osobního vozidla vozidel daleko více, někdy i tři až čtyři. Na pozemních komunikacích se tak objevují stále mladší a mladší řidiče bez patřičných zkušeností. Budeme analyzovat trestnou činnost v dopravě z pohledu statistických ukazatelů v posledním období na regionu Liberecka.

10.1.1 Cíl praktické části

Cílem praktické části práce je prozkoumat a zmapovat trestnou činnost v dopravě a její trestně právní aspekty, zjistit sociodemografické charakteristiky pachatelů této trestné činnosti v České republice a na území regionu Liberecka. Výsledkem práce by mělo být vyhodnocení sledovaných událostí vedených v statistikách Policie České republiky, ve vyšetřovacích spisech služby kriminální policie a vyšetřování P ČR v Liberci a jejich popis.

10.1.2 Předpoklady praktické části

Předpokladem bakalářské práce je popsat trestně právní aspekty dopravních nehod, jejich příčiny a zjistit charakteristiky pachatelů trestných činů v dopravě v roce 2008-2009 v Libereckém regionu.

Prostřednictvím práce se budeme snažit o potvrzení či vyvrácení těchto stanovených předpokladů, daného vzorku.

- 1. předpokládáme, že 25% řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu, má řidičské oprávnění kratší dobu než 3 roky**
- 2. předpokládáme, že 10% dopravních nehod zavinili řidiči pod vlivem návykových a psychotropních látek**

10.2 Popis výzkumného vzorku

Vzorek, který byl vybrán pro tuto práci se skládá z 173 trestných činů v dopravě, které se staly v katastru obce Liberec v roce 2008, dále se vzorek skládá z 133 trestných činů v dopravě, které se udály v roce 2009. Trestné činy v dopravě jsou specifické tím, že nemají více pachatelů, jsou vzácné případy, kdy je dopravní nehoda způsobena spoluzaviněním obou účastníků silničního provozu. V uvedeném vzorku tedy figuruje 173 pachatelů trestné činnosti v roce 2008 a 133 pachatelů trestné činnosti v roce 2009. Uvedený vzorek je zkoumán z vyšetřovacích spisů, které jsou zařazeny v evidenci trestního řízení Policie ČR, služby kriminální policie a vyšetřování v Liberci. V průzkumném vzorku jsou zařazeny osoby mužského pohlaví v počtu 138 a ženského pohlaví v počtu 35 v roce 2008. V roce 2009 je zastoupeno 105 osob mužského pohlaví a 28 osob ženského pohlaví.

10.3 Metodika výzkumu

10.3.1 Analýza statistických materiálů

Metoda analýzy statistických materiálů a v nich uvedených údajů byla zvolena z důvodu, že údaje uvedené v těchto materiálech jsou pevně dané a nelze je jakkoliv měnit a ovlivnit. Statistické údaje jsou vedené v materiálech Ministerstva vnitra ČR a Policejního prezidia Policie ČR. Tyto údaje evidují trestnou činnost v dopravě, evidují základní údaje k dopravní nehodovosti. Jedná se zejména o druh dopravní nehody, příčinu vzniku dopravní nehody, způsobený následek, zda byla nehoda spáchána pod vlivem alkoholu. Statistické údaje vedou velmi dobrou přehlednost o trestné činnosti v dopravě v rámci celé České republiky, ale i v rámci jednotlivých regionů. Pro lepší přehlednost a úplnost je vytvořena tabulka kompletního vývoje dopravní nehodovosti a jejích následků.

Metoda analýzy statistických údajů nám umožní získat velmi přehledný a srozumitelný přehled o trestné činnosti v dopravě. Statistické údaje nám umožní dále získat přehled o vývoji nehodovosti, příčinách nehod, následcích nehod a v neposlední řadě i údaje k pachatelům-viníkům nehod. Problematiku nehodovosti, lze na základě statistických údajů dobře popsat a zmapovat. Ze získaných statistických údajů Policejního prezidia Policie ČR provedeme analýzu a zaměříme se na přehledy, které dokládají dopravní nehody (dále jen DN) v Libereckém regionu.

10.3.2 Analýza dokumentů

Pro získání údajů byla dále použita analýza dokumentů a to zejména vyšetřovacích spisů vedených na službě kriminální policie a vyšetřování v Liberci. Vzhledem k velkému počtu těchto vyšetřovacích spisů byly vybrány všechny spisové materiály policisty specializujícího se na trestnou činnost v dopravě v roce 2008 a v roce 2009. Analýzou těchto vyšetřovacích spisů jsme získali podrobné údaje o pachateli tohoto druhu trestné činnosti. Jedná se zejména o osobu pachatele, věk pachatele, pohlaví, vzdělání, zaměstnání, praxi v řízení motorových vozidel, kriminální minulost týkající se recidivy. Trestná činnost v dopravě je specifická, pachatele této trestné činnosti ke vzniku nehody podávají vysvětlení, vypovídají a i z těchto výpovědí je možné vytvořit charakteristiku a statistiku pachatelů.

11 Popis výzkumného šetření

Získaná data se pokusíme v této části zpracovat. Data byla získána ve statistik Policie ČR, vyšetřovacích spisů vedených u Policie ČR v Liberci. Uvedená data budou analyzována k potvrzení, či vyvrácení stanovených předpokladů. Tabulky a grafy od čísla 1 až po číslo 3 vychází ze statistik vedených Ministerstvem vnitra ČR. Ostatní grafy a tabulky vychází přímo ze spisových materiálů, interní evidence elektronického trestního řízení. Spisové materiály se vyhotovují v písemné podobě, ale i elektronické podobě. Elektronické vedení spisů usnadnilo práci s výzkumným šetřením.

11.1 Statistika dopravních nehod České republiky

Statistika dopravních nehod České republiky a jejich následků nám ukáže vývoj dopravní nehodovosti za posledních 10 let. Celkové počty dopravních nehod jsou dále rozděleny na následky - usmrcené osoby, těžce zraněné osoby a lehce zraněné osoby. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou statistiky Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 1).

Tabulka č. 1 s grafem: Dopravní nehody v ČR za posledních 10 let s následky

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Zraněno lehce
2000	211516	1336	5525	27063
2001	185664	1219	5493	28297
2002	190718	1314	5492	29013
2003	195851	1319	5253	30312
2004	196484	1215	4878	29543
2005	199262	1127	4396	27947
2006	187965	956	3990	24231
2007	182736	1123	3960	25382
2008	160376	992	3809	24776
2009	94815	832	3536	23777

Z tabulky č. 1 a grafu jsme zjistili, že v roce 2009 šetřila Policie České republiky v průměru každých 7 minut dopravní nehodu, každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny těžce. V průměru každých 10,5 hodiny zemřel při nehodě člověk. Přesto byl vývoj nehod a následků v posledním roce 2009 velmi příznivý, neboť zaznamenáváme výrazný pokles počtu usmrcených osob, zraněných osob a vysoký je i pokles počtu dopravních nehod. Pokles počtu dopravních nehod lze přisoudit především legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50000 Kč na 100000 Kč.

Tato legislativní změna se promítla i do jednotlivých statistik vedených následně v Libereckém regionu. Legislativní změna způsobila jednoznačně menší počet hlášených dopravních nehod Policii ČR. V částce škody nepřevyšující 100000 Kč jsou nehody hlášeny přímo na operátorské linky jednotlivých pojišťovacích ústavů a nejsou vedeny ve statistikách policie.

Porovnáním statistických údajů jsme zjistili, že počet dopravních nehod v roce 2009 výrazně pokles. Pokles je daný legislativní změnou posunu limitu výše škody při dopravní nehodě, od kterého je nutné, aby nehodu řešila Policie ČR. Ve skutečnosti počet dopravních

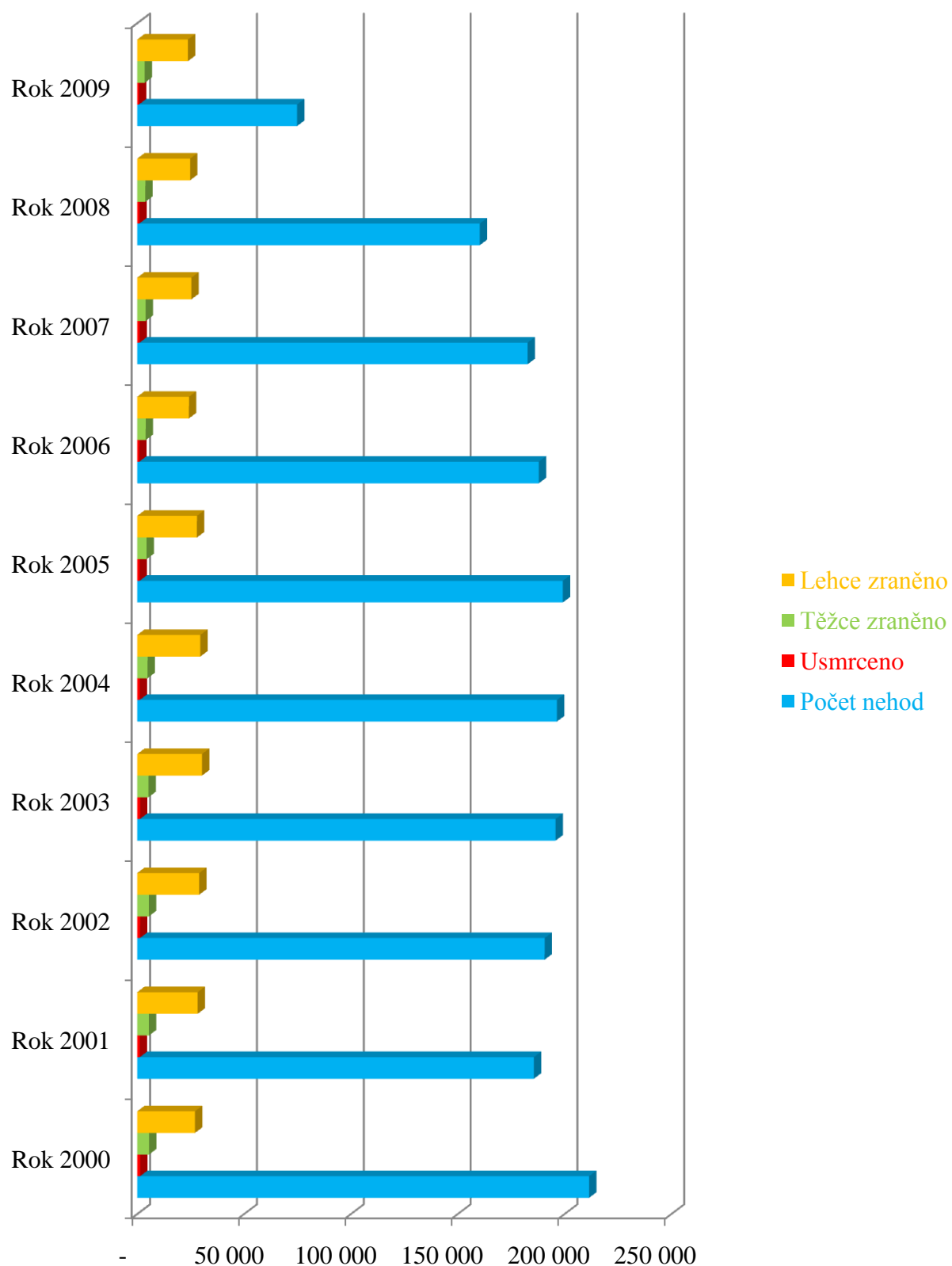
nehod neklesl. Porovnáním statistických údajů jsme zjistili, že počet usmrcených osob je nižší, snížili se i ukazatelé počtu těžce zraněných osob a lehce zraněných osob. Těmto ukazatelům, ale neodpovídá počet dopravních nehod.

Skrytý počet dopravních nehod, které nejsou vedeny ve statistikách Policie ČR, je veden u pojišťovacích společností. U pojišťoven evidují dopravní nehody bez šetření a hlášení nehody na Policii ČR a část dopravních nehod, které jsou s účastí a šetřením policejních orgánů Policie ČR.

Šetřením jsme zjistili, že došlo ke změně metodiky v posuzování co je dopravní nehoda a co dopravní nehoda není podle výše způsobené škody. Vzhledem k tomu, že nemáme potřebný a skutečný počet dopravních nehod nelze seriózně vyhodnotit účinek změny zákona o provozu na pozemních komunikacích. Výpočtem, kdy jsme sečetli počet následků DN a tento počet vydělíme počtem DN v daném roce, tak jsme zjistili, že v průměru dochází ke vzniku újmy na zdraví při každé šesté dopravní nehodě. Počtem následků v roce 2010 (28145) jsme zjistili pravděpodobný počet DN 166055.

Pro zjištění skutečného počtu dopravních nehod se neobejdeme bez statistických údajů pojišťoven. Pojišťovací společnosti by měli poskytnout údaje o počtu dopravních nehod šetřených bez hlášení a šetření ze strany Policie ČR.

Grafem k tabulce č. 1: Dopravní nehody v ČR za posledních 10 let s následky



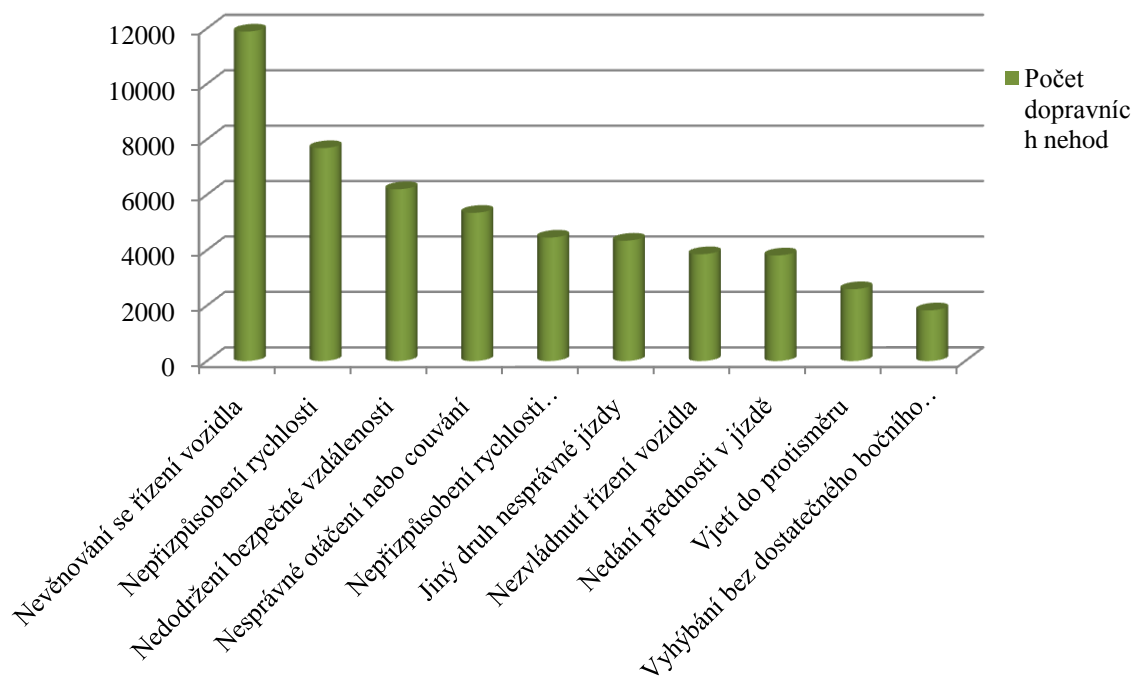
11.2 Hlavní příčiny vzniku dopravních nehod v ČR

Nejčastější hlavní příčinou nehod zůstává stále nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost, které patří primát v počtu usmrcených osob. Z uvedených příčin dopravních nehod je patrné, že největší podíl na nehodách mají řidiči motorových vozidel. Ze statistiky vyplývá, deset nejhlavnějších příčin vzniku dopravní nehod v roce 2009. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 2).

Tabulka č. 2 s grafem: Hlavní příčiny vzniku dopravních nehod v ČR v roce 2009

Pořadí	Nejčastějších 10 příčin DN v roce 2009	Počet DN
1.	Nevěnování se řízení vozidla	11888
2.	Nepřizpůsobení rychlosti	7683
3.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti	6198
4.	Nesprávné otáčení nebo couvání	5348
5.	Nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozovky	4454
6.	Jiný druh nesprávné jízdy	4342
7.	Nezvládnutí řízení vozidla	3854
8.	Nedání přednosti v jízdě	3809
9.	Vjetí do protisměru	2592
10.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1827

Hlavní příčiny DN v roce 2009



Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2009 bylo nevěnování se řízení motorového vozidla. Řidiči nevěnovali dostatek pozornosti řízení vozidla (17,7%), nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu a povaze vozovky (11,4%), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,2%). Tyto nejhlavnější příčiny představují bezmála 40% z celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel. Vývoj v nejčastějších příčinách vzniku dopravní nehodovosti je stejný.

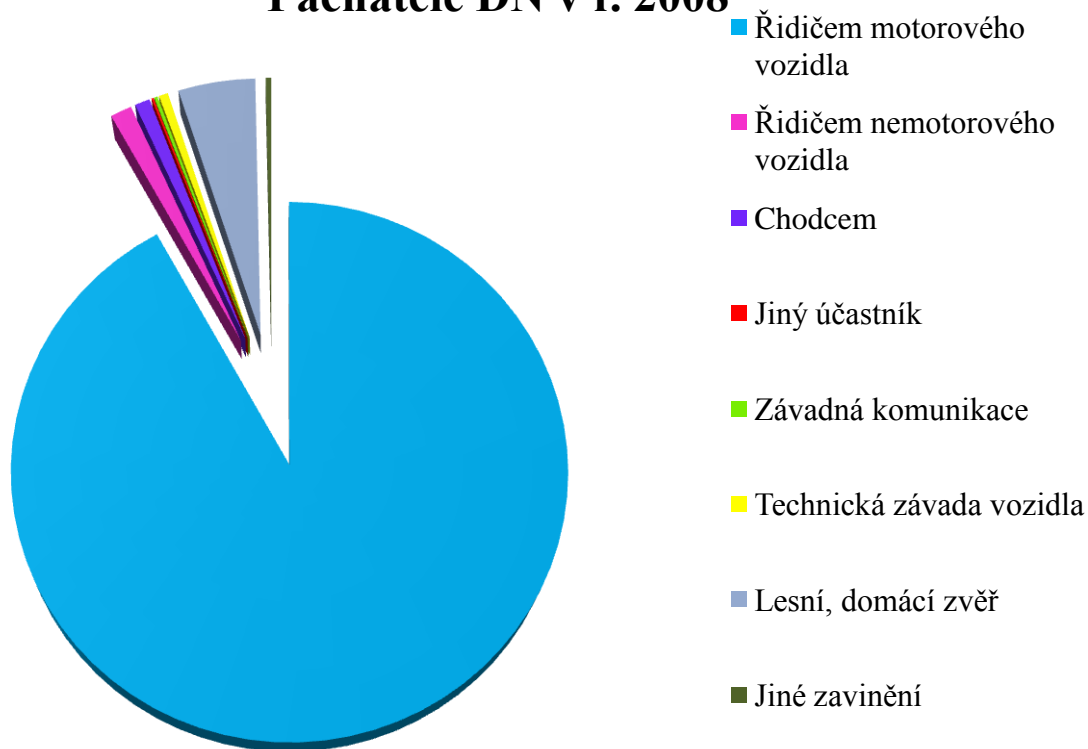
11.3 Pachatele DN k počtu usmrcených osob v roce 2008 a 2009 v ČR

Nejčastějším pachatelem nehody je řidič motorového vozidla. Toto je patrné i z uvedených příčin dopravních nehod, že největší podíl na nehodách mají řidiči motorových vozidel. Ze statistiky vyplývá přehled viníků nehod v roce 2008 a v roce 2009. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 3).

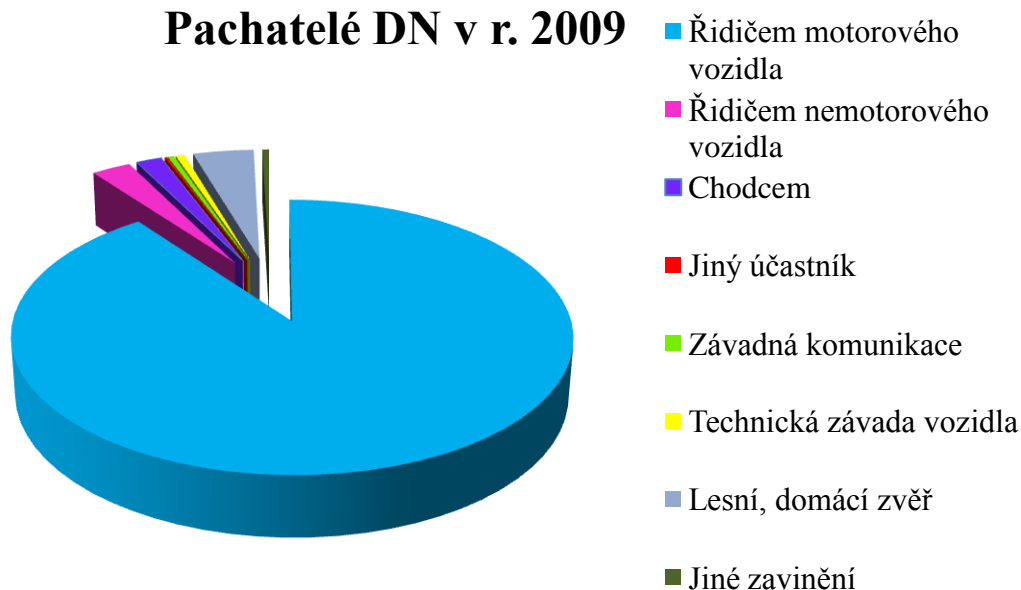
Tabulka č. 3 s grafem: Pachatelé DN k počtu usmrčených osob v roce 2008 a 2009 v ČR

Pachatel	2008	Usmrceno	2009	Usmrceno
Řidičem motorového vozidla	148338	908	67222	755
Řidičem nemotorového vozidla	2097	39	1988	39
z toho dětmi	279	0	241	0
Chodcem	1477	37	1304	32
z toho dětmi	512	3	454	0
Jiný účastník	212	0	116	0
Závadná komunikace	327	0	307	0
Technická závada vozidla	887	5	454	5
Lesní, domácí zvíř	7499	2	3076	0
Jiné zavinění	539	1	348	1

Pachatelé DN v r. 2008



Pachatelé DN v r. 2009



Tabulka č. 3 s grafem ukazuje v praxi podíl pachatelů dopravních nehod v České republice v letech 2008 a 2009 rozdělených podle jednotlivého druhu pachatele dopravní nehody. Porovnáním jsme zjistili, že nejpočetnější skupinou s největším podílem na vzniku dopravní nehod jsou řidiči motorových vozidel. Řidiči způsobí více jak 90% všech dopravních nehod. Jednotlivé podíly pachatelů dopravních nehod, jsou barevně rozlišeny.

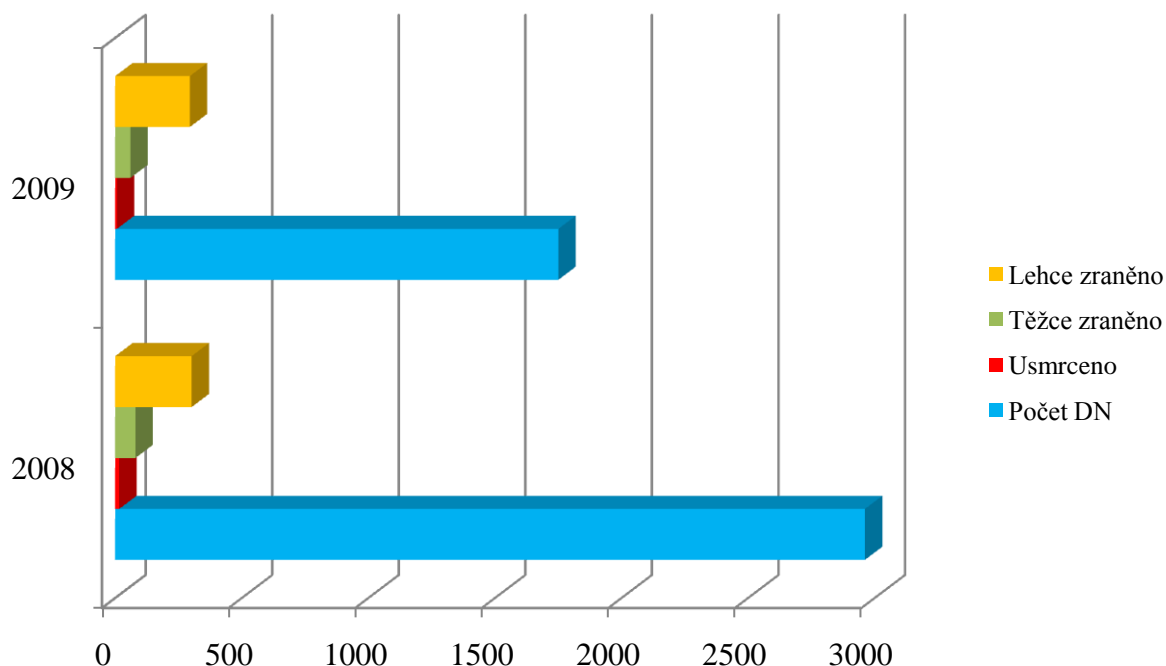
11.4 Dopravní nehody v regionu Liberce v letech 2008-2009

Ze statistiky dopravních nehod regionu Liberce vyplývá vývoj dopravní nehodovosti za posledních dva roky 2008 a 2009. Celkové počty dopravních nehod jsou dále rozděleny na následky - usmrcené osoby, těžce zraněné osoby a lehce zraněné osoby. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 4).

Tabulka č. 4 s grafem: Dopravní nehody v regionu Liberce v letech 2008-2009

Rok	Počet DN	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2008	2962	16	80	302
2009	1751	7	60	295
Rozdíl	1211	-9	-20	-7

Dopravní nehody v regionu Liberce v letech 2008-2009



Z tabulky č. 4 a grafu jsme zjistili, že v roce 2008 šetřila Policie České republiky v Liberci v průměru každé tři hodiny jednu dopravní nehodu, v roce 2009 byl pokles na jednu nehodu za pět hodin. Z výsledků je patrný příznivý vývoj nehod a následků v posledním roce 2009, neboť zaznamenáváme výrazný pokles počtu usmrcených osob a zraněných osob. Pokles počtu dopravních nehod lze přisoudit především legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50000 Kč na 100000 Kč.

Tato legislativní změna se promítla i do dalších jednotlivých statistik.

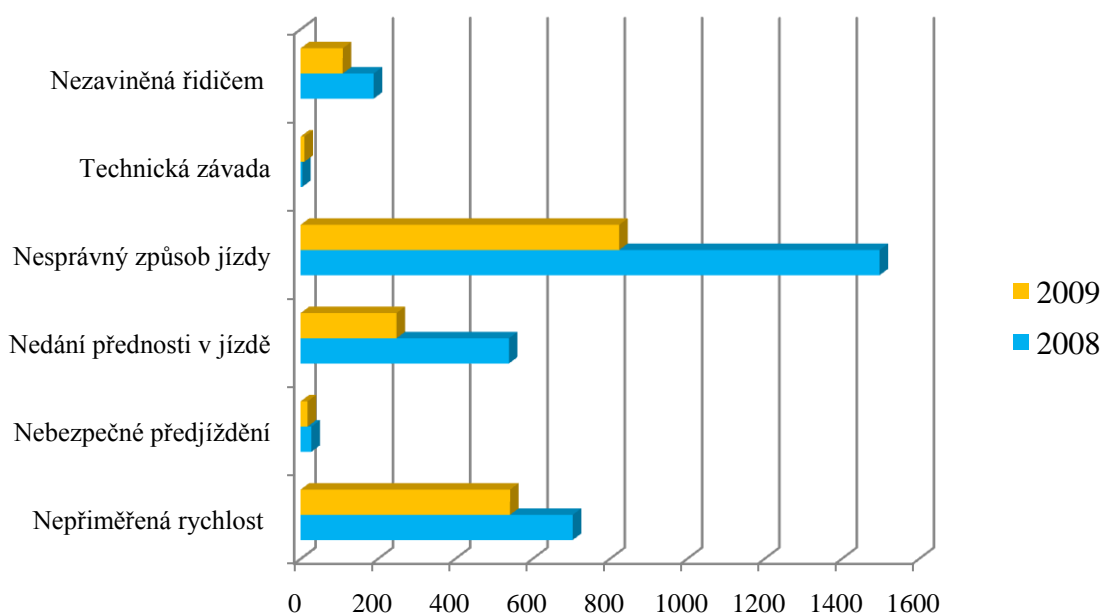
11.5 Příčiny DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

Nejčastější hlavní příčinou nehod je i v regionu Liberce nepřiměřená rychlost a nesprávný (nebezpečný) způsob předjíždění. Z uvedených příčin dopravních nehod je patrné, že největší podíl na nehodách mají řidiči motorových vozidel. Ze statistiky vyplývá šest nejhlavnějších příčin vzniku dopravní nehod v roce 2008 a 2009 v regionu Liberce. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 5).

Tabulka č. 5 s grafem: Příčiny DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

Příčina DN	2008	2009	Rozdíl
Nepřiměřená rychlost	704	542	-162
Nebezpečné předjíždění	28	18	-10
Nedání přednosti v jízdě	539	248	-291
Nesprávný způsob jízdy	1498	824	-674
Technická závada	4	10	+6
Nezaviněná řidičem	189	109	-80

Příčiny DN v regionu Liberce v letech 2008-2009



Tabulka č. 5 s grafem nám ukazuje, že nejčastější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2009 byl v regionu Liberce nesprávný způsob jízdy (47%), nepřiměřená rychlost jízdy vozidla (31%) a nedání přednosti v jízdě (14%). Pokles počtu dopravních nehod je způsobený legislativní změnou.

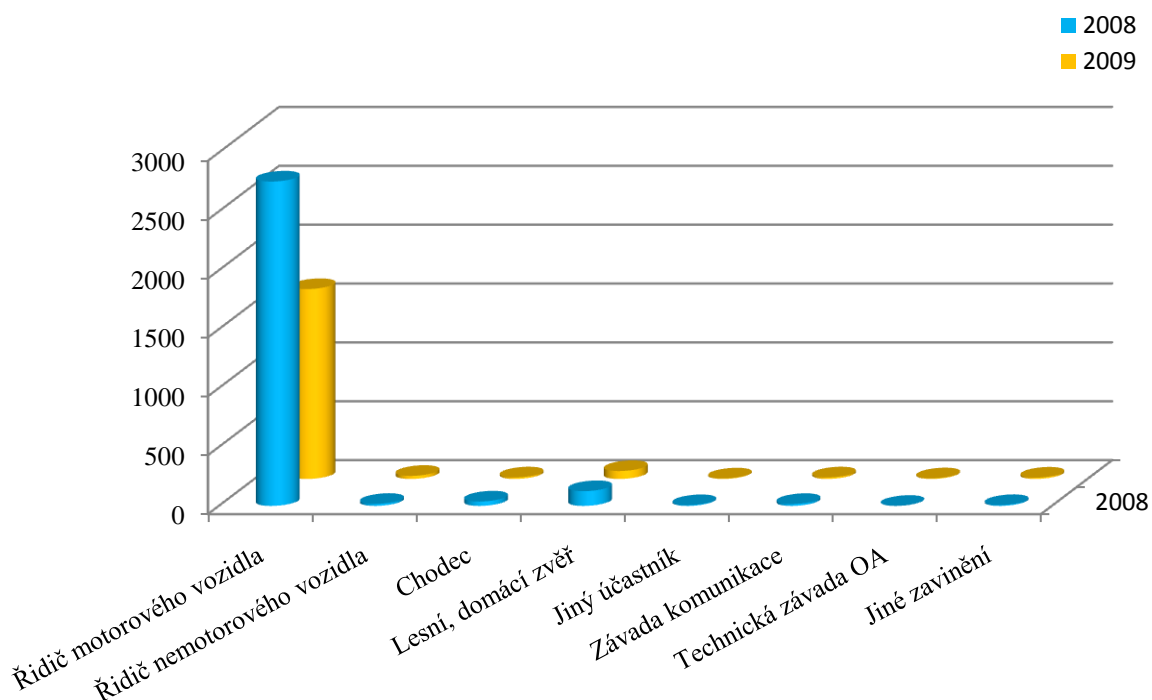
11.6 Pachatele DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

Ze statistiky dopravních nehod v regionu Liberce vyplývá, jaký byl podíl jednotlivého druhu pachatele dopravní nehody v regionu Liberec. Podklady jsou z let 2008 a 2009, podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 6). Lze předpokládat, že pachatelé DN jsou z velké části převážně řidiči motorových vozidel.

Tabulka č. 6 s grafem: Pachatele DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

Pachatele DN	2008	2009	Rozdíl
Řidič motorového vozidla	2754	1612	-1142
Řidič nemotorového vozidla	17	26	+9
Chodec	37	13	-24
Lesní, domácí zvíř	125	67	-58
Jiný účastník	6	4	-2
Závada komunikace	16	13	-3
Technická závada OA	0	5	+5
Jiné zavinění	7	11	+4

Pachatelé DN v regionu Liberce v letech 2008-2009



Tabulka č. 6 s grafem ukazuje v praxi podíl pachatelů dopravních nehod v regionu Liberec v letech 2008 a 2009 rozdělených podle jednotlivého druhu pachatele dopravní nehody. Porovnáním jsme zjistili, že nejpočetnější skupinou s největším podílem na vzniku dopravní nehod jsou řidiči motorových vozidel. Řidiči způsobí více jak 90% všech dopravních nehod. Jednotlivé podíly viníků dopravních nehod, jsou barevně rozlišeny.

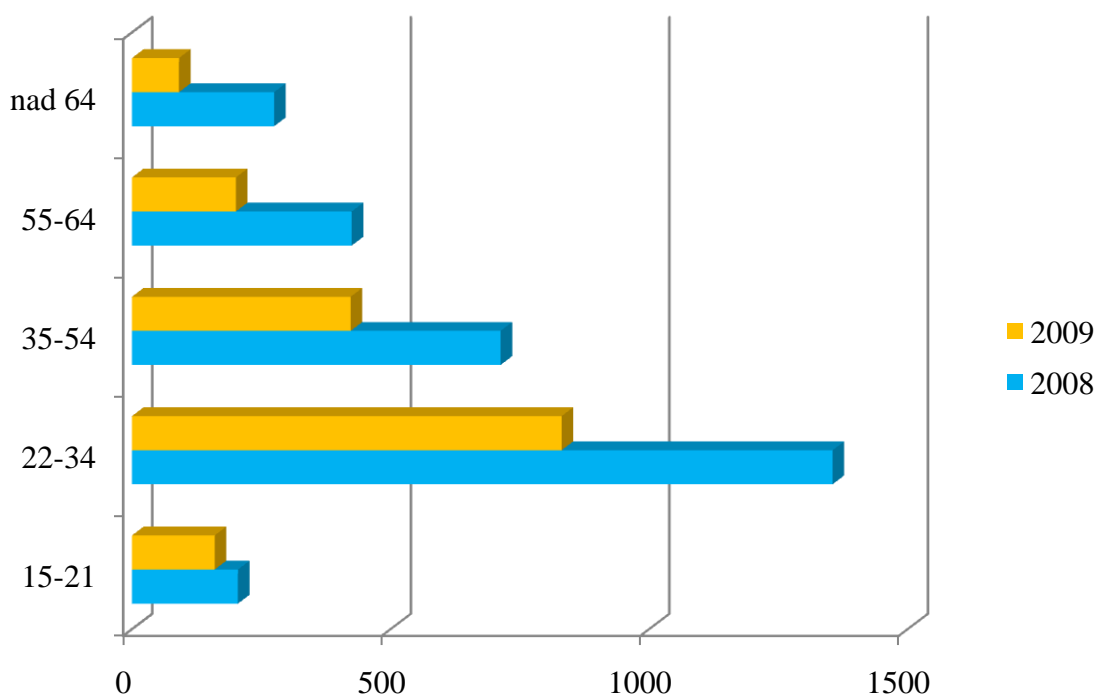
11.7 Věk pachatele DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

Ze statistiky dopravních nehod v regionu Liberce vyplývá, jaký byl věk osob, které způsobily dopravní nehodu v regionu Liberec, jaký byl podíl jednotlivé věkové kategorie na vznik DN. Kategorie byla rozdělena na nejmladší (15-21 let), mladší (22-34 let), střední (35-54 let, starší (55-64 let) a nejstarší nad 64 let. Podklady jsou z let 2008 a 2009, podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 7). Lze předpokládat, že pachatelé DN jsou ze střední nejpočetnější skupiny osob.

Tabulka č. 7 s grafem: Věk pachatele DN v regionu Liberce v letech 2008-2009

Věk	2008	2009	Rozdíl
15-21	205	160	-45
22-34	1355	831	-524
35-54	713	423	-290
55-64	425	201	-224
nad 64	275	91	-184

Věk pachatele DN v regionu Liberec v letech 2008-2009



Tabulka č. 7 s grafem ukazuje v praxi podíl pachatelů dopravních nehod v regionu Liberec v letech 2008 a 2009 rozdělených na jednotlivé věkové kategorie. Porovnáním jsme zjistili, že nejpočetnější věkovou skupinou s největším podílem na vzniku dopravní nehod je střední generace. Více jak 50% nehod způsobí osoby v rozmezí 22-54 roku věku. Z tabulky je patrný i pokles dopravních nehod v roce 2009, který je dán legislativní změnou. Jednotlivé podíly věkových skupin jsou barevně rozlišeny.

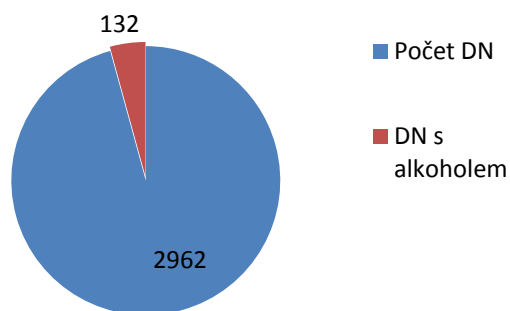
11.8 Počet DN s alkoholem v regionu Liberce v letech 2008-2009

Ze statistiky dopravních nehod v regionu Liberce vyplývá, jaký byl podíl u osob, které způsobily dopravní nehodu v regionu Liberec, jakým způsobem se podílely na počtu dopravních nehod osoby s požitím alkoholu. Podklady jsou z let 2008 a 2009, procentuálně zhodnocené. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 8). Lze předpokládat, že pachatelé DN pod vlivem alkoholu nejsou osoby s velkým podílem na dopravních nehodách.

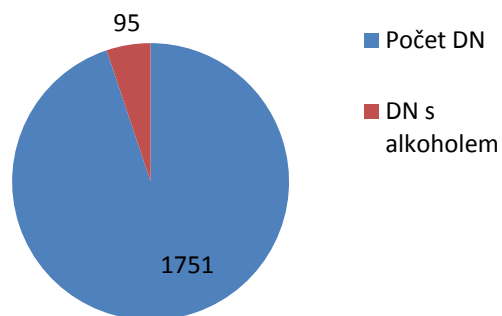
Tabulka č. 8 s grafem: Počet DN s alkoholem v regionu Liberce v letech 2008-2009

Rok	2008	2009
Počet DN	2962	1751
DN s alkoholem	132	95
%	4,5	5,4

DN s alkoholem r.2008



DN s alkoholem r.2009



Tabulka č. 8 s grafem ukazuje v praxi podíl pachatelů pod vlivem alkoholu na počtu dopravních nehod v regionu Liberec v letech 2008 a 2009. Pokud provedeme procentuální srovnání s počtem dopravních nehod v daném roce 2008, zjistíme, že podíl řidičů pod vlivem alkoholu byl 4,5% a v roce 2009 byl podíl 5,4%. Z tabulky, ale i grafu vyplývá, že řidiči pod vlivem alkoholu se podíleli menší měrou na vzniku dopravních nehod. Jednotlivé podíly jsou barevně rozlišeny. Dalším provedeným vyhodnocením jsme zjistili, že při poklesu počtu

dopravních nehod v roce 2009 stoupl počet pachatelů pod vlivem alkoholu. Tento ukazatel je důležitý pro stanovení dalšího směru vedení prevence v této oblasti dopravy.

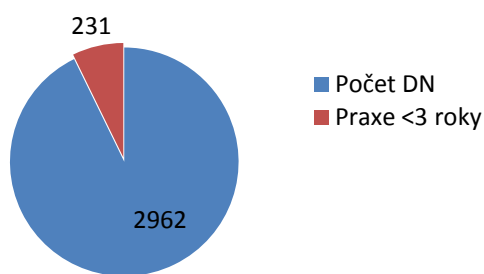
11.9 Počet DN řidičů s praxí kratší 3 let v regionu Liberce v letech 2008-2009

Ze statistiky dopravních nehod v regionu Liberce vyplývá, kteří řidiči v dané věkové kategorii způsobili dopravní nehodu v regionu Liberec, jakým způsobem se podílely na počtu dopravních nehod osoby s praxí kratší než tři roky. Podklady jsou z let 2008 a 2009, procentuálně zhodnocené. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 9). Lze předpokládat, že většina pachatelů DN nejsou osoby s praxí menší než tři roky.

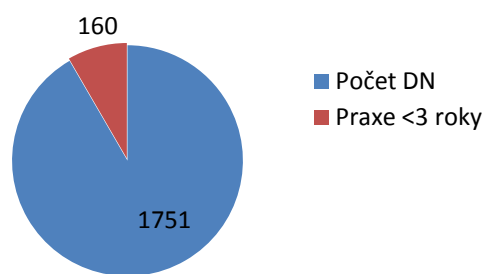
Tabulka č. 9 s grafem: Počet DN řidičů s praxí kratší 3 let v regionu Liberce v letech 2008-2009

Rok	2008	2009
Počet DN	2962	1751
Praxe ≤ 3 roky	231	160
%	7,8	9,1

Praxe <3 roky r. 2008



Praxe <3 roky r. 2009



Tabulka č. 9 s grafem ukazuje praxi pachatelů dopravních nehod v regionu Liberce v letech 2008 a 2009, kdy praxe řidičského oprávnění u řidičů je kratší jak tři roky. Již tabulky, ale i grafu je patrné, že řidiči s minimální praxí se podílejí na vzniku dopravních nehod minimálním podílem, v roce 2008 byl jejich podíl na DN 7,8% a v roce 2009 9,1%.

Přesto je zde patrný nárůst, který lze vysvětlit dostupností staršího ojetého osobního vozidla pro mladé lidi, kteří po dovršení zletilosti získají řidičské oprávnění. Jednotlivé podíly jsou barevně rozlišeny.

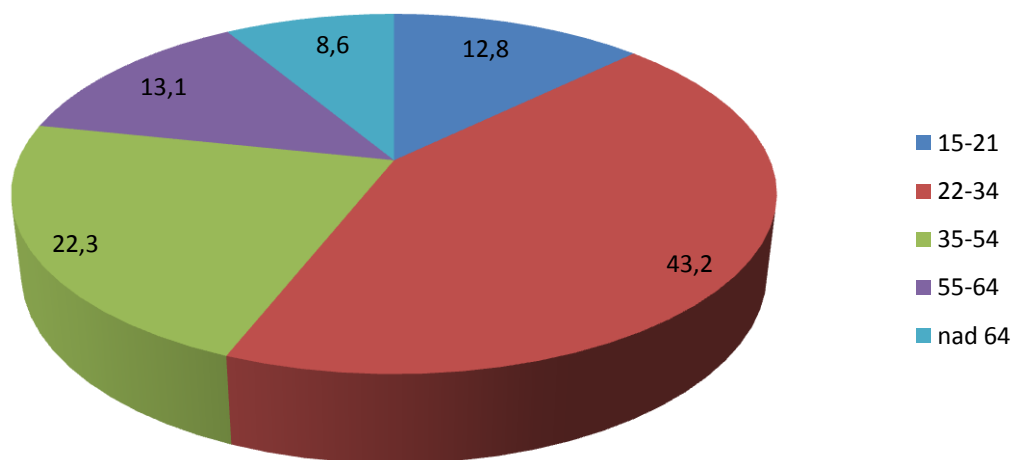
11.10 Věk pachatelů trestné činnosti v dopravě regionu Liberce v letech 2008-2009

Tato statistika nám ukáže věk obviněných osob u trestných činů spáchaných na úseku dopravy v regionu Liberce za období let 2008 a 2009. Věkové kategorie byly rozděleny do pěti věkových skupin od nejmladší po nejstarší. Následně byly údaje vyhodnoceny i procentuálně. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 10). Lze předpokládat, že podíl pachatelů na DN jsou osoby ve středním věku.

Tabulka č. 10 s grafem: Věk pachatelů trestných činů v dopravě v regionu Liberce v letech 2008-2009

Rok	Věk pachatelů DN					Celkem
	15-21	22-34	35-54	55-64	nad 64	
2008	24	73	37	23	15	173
2009	15	59	31	17	11	133
%	12,8	43,2	22,3	13,1	8,5	100%

Věk pachatelů DN r. 2008-2009



Tabulka č. 10 s grafem ukazuje věk pachatelů trestných činů v dopravě za rok 2008 a za rok 2009 v souhrnném počtu vyjádřený v procentech. Z výsledku šetření statistických údajů je patrné, že věk hraje velkou roli. V procentuálním vyjádření 65,5% pachatelů DN jsou ve středním věku, tedy v rozmezí 22-54 let. Mladší osoby do 21 let se dopouštějí trestné činnosti v dopravě méně a nejméně se dopouštějí osoby s věkem na 64 let. Jednotlivé věkové kategorie jsou v grafu barevně rozlišené. Z výsledku šetření vyplývá, že osoby s již získanou životní zkušeností ve středním věku se nejvíce dopouštějí trestné činnosti v dopravě. Tento výsledek ukazuje i směr kam zaměřit prevenci na předcházení vzniku dopravní nehod a do jaké věkové kategorie tuto prevenci směřovat.

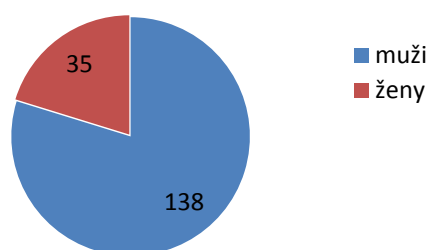
11.11 Pohlaví pachatelů trestných činů v dopravě v regionu Liberce v letech 2008-2009

Tato statistika nám ukáže pohlaví obviněných osob u trestných činů spáchaných na úseku dopravy v regionu Liberce za období let 2008 a 2009. Rozdělení bylo provedeno na mužské a ženské pohlaví. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 11).

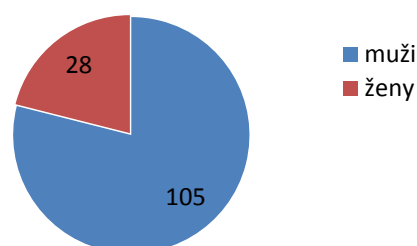
Tabulka č. 11 s grafem: Pohlaví pachatelů (obviněných) trestných činů v dopravě v regionu Liberce v letech 2008-2009

Dopravní nehody	2008	2009
Muži	138	105
Ženy	35	28
Celkem	173	133

DN - pohlaví 2008



DN - pohlaví 2009



Tabulka č. 11 s grafem ukazuje počet pachatelů trestných činů (obviněných) v dopravě podle pohlaví za rok 2008 a za rok 2009. V modrém sloupci jsou muži, v červeném sloupci ženy. Již z tabulky, ale i grafu je patrné, že většina pachatelů jsou muži. Poměr mezi muži a ženami zůstává v průběhu srovnávaných let stejný.

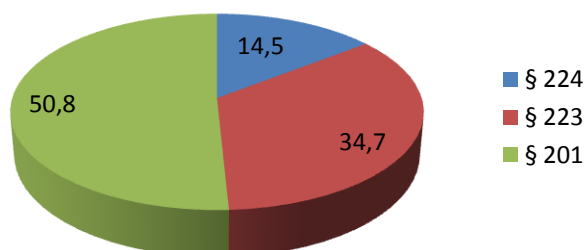
11.12 Trestné činy v dopravě – právní kvalifikace v regionu Liberce v letech 2008-2009

Tato statistika nám ukáže rozdělení dopravních nehod podle právní kvalifikace, dle jednotlivých trestných činů a jejich následků. Jedná se o trestné činy na úseku dopravy v regionu Liberce za období let 2008 a 2009. Dopravní nehody jsme rozdělily podle jednotlivých trestných činů – jejich právní kvalifikace. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 12). Lze předpokládat, že většina trestných činů je spojena s lehkou újmou na zdraví.

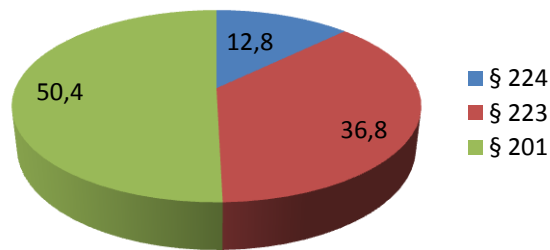
Tabulka č. 12 s grafem: Trestné činy v dopravě – právní kvalifikace v regionu Liberce v letech 2008-2009

Trestný čin	Rok			
	2008	%	2009	%
§ 224 (usmrcení, těžká újma)	25	14,5	17	12,8
§ 223 (lehká újma)	60	34,7	49	36,8
§ 201 (alkohol)	88	50,8	67	50,4
Celkem	173	100	133	100

DN trestný čin r. 2008



DN trestný čin r. 2009



Tabulka č. 12 s grafem ukazuje rozdělení dopravních nehod podle jednotlivých trestných činů v dopravě za rok 2008 a za rok 2009 v souhrnném počtu vyjádřený v procentech. Z výsledku šetření statistických údajů jsme zjistili, že při poklesu počtu dopravních nehod je jednotlivý poměr následků stejný. Varující ukazatel je, že v procentuálním vyjádření více jak 50% trestných činů v dopravě je v souvislosti s požitím alkoholu před či během jízdy. Jednotlivé trestné činy jsou graficky i barevně odlišené. Tento výsledek statistických údajů je alarmující a je nutné prevenci zaměřit na nebezpečnost požívání alkoholu v souvislosti s řízením motorových vozidel.

11.13 Dosažené vzdělání pachatelů TČ v dopravě v regionu Liberce v letech 2008-2009

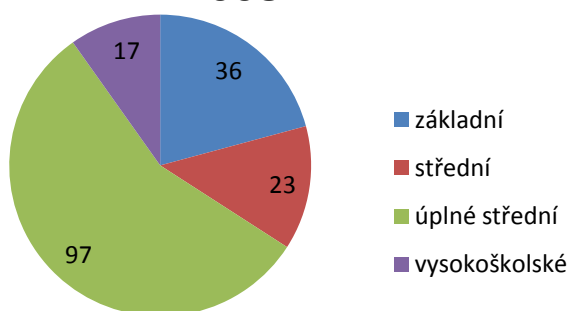
V této části jsme se zaměřili na dosažené vzdělání pachatele trestného činu v dopravě. Budeme šetřit obviněné osoby trestného činu na úseku dopravy, kde jsme se zaměřili na maximální dosažené vzdělání. V tabulce jsme rozdělili vzdělání na základní, střední, úplné střední s maturitou, vysokoškolské. Tabulka s grafem nám znázorní počty jednotlivých

pachatelů a jejich dosažené vzdělání spojené s procentuelním vyjádřením na úseku dopravy v regionu Liberce za období let 2008 a 2009. Podklady, ze kterých jsme vycházeli, jsou ze statistik Policejního prezidia ČR, evidence trestního řízení služby kriminální policie a vyšetřování Policie ČR v Liberci, statistiky Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci (viz tabulka a graf č. 13). Lze předpokládat, že většina pachatelů (obviněných) má středoškolské vzdělání.

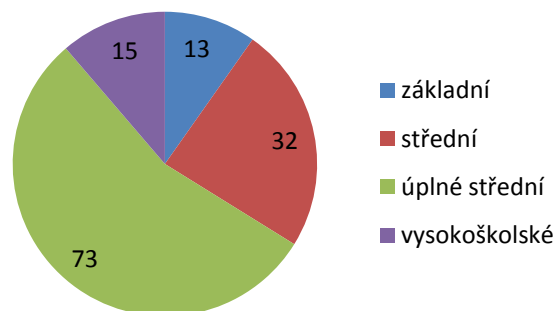
Tabulka č. 13 s grafem: Dosažené vzdělání pachatelů TČ v dopravě v regionu Liberce v letech 2008-2009

Vzdělání	rok			
	2008	%	2009	%
Základní	36	20,8	13	9,8
Střední	23	13,3	32	24,1
Úplné střední	97	56,1	73	54,9
Vysokoškolské	17	9,8	15	11,2
Celkem	173	100	133	100

**Vzdělání pachatelů
r.2008**



Vzdělání pachatelů r. 2009



V grafu již můžeme pozorovat rozdíl, který je patrný na první pohled. Nejvíce pachatelů trestných činů v dopravě má úplné středoškolské vzdělání zakončené maturitní zkouškou. Rozdělení jednotlivých dosažených stupňů vzdělání je barevně odlišeno. Nejméně pachatelů

je s vysokoškolským vzděláním, za nimi jsou pachatelé s vyučením, následují pachatelé se základním vzděláním, nejpočetnější jsou pachatelé s úplným středoškolským vzděláním.

11.14 Vyhodnocení předpokladů dopravních nehod

Cílem práce bylo zmapovat a prozkoumat v širším měřítku trestnou činnost na úseku silniční dopravy. Zjistit sociodemografické charakteristiky pachatelů tohoto druhu trestné činnosti na území regionu Liberce v letech 2008 a 2009. Výsledkem je vyhodnocení sledovaných údajů vedených v evidenci trestního řízení Policie ČR, statistikách Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci a jejich popis.

Pro práci byly zvoleny předpoklady:

- 1) **že 25% řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu, má řidičské oprávnění kratší dobu než 3 roky.**
- 2) **předpokládáme, že 10% dopravních nehod zavinili řidiči pod vlivem návykových a psychotropních látek.**

Předpoklad č. 1: „**předpokládáme, že 25% řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu, vlastní řidičské oprávnění kratší dobu než 3 roky**“ se nepotvrdil.

Z celkového vzorku 306 trestných činů (součet DN za rok 2008 a 2009) bylo 31 pachatelů s praxí menší jak tři roky tj.10,1%. Pokud provedeme stejný výpočet, tak z celkového počtu dopravních nehod 4713 za rok 2008 a 2009 bylo 391 viníků dopravních nehod s praxí kratší jak tři roky tj. 8,3% (tabulka č. 9. Nepotvrzení předpokladu dokládá i tabulka č. 10, kde je 12,8% řidičů ve věku do 21 let, tedy při předpokladu získání řidičského oprávnění dovršením 18 roku věku a praxe 3 let pro motorová vozidla.

Vyhodnocením dalších ukazatelů byla zjištěna zajímavá fakta a to zejména okolnost, že v důsledku legislativní změny zákona o provozu na pozemních komunikacích došlo k poklesu nahlášených dopravních nehod. Velmi dobrým ukazatelem je, že klesá počet usmrcených osob, klesá počet osob zraněných a celkové dochází k menším hmotným škodám pro společnost. V regionu Liberce je nejčastější příčinou vzniku DN nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. Nejčastějším viníkem dopravní nehody je řidič, na druhém místě lesní a domácí zvěř. Viníkem DN jsou osoby ve středním věku v rozmezí 22-54 let. Skupina

pachatelů dopravních nehod podílejících se na zavinění DN z více jak 50% má úplné středoškolské vzdělání.

Předpoklad č. 2: „**předpokládáme, že 10% dopravních nehod zavinili řidiči pod vlivem návykových a psychotropních látek**“ se nepotvrdil.

Předpoklad, že 10% dopravních nehod zavinili řidiči pod vlivem návykových a psychotropních látek se nepotvrdil. Z celkového počtu 4713 DN v roce 2008 a 2009 bylo 227 řidičů pod vlivem alkoholu, tj. 4,8%. Pokud by předpoklad zněl, že 10% pachatelů nikoli DN, ale trestných činů bylo pod vlivem alkoholu a zavinili trestný čin, tak tento předpoklad se naplnil. Je zarážející, k jakému překvapivému zjištění jsme došli. Z celkového vzorku 306 trestných činů, tedy i stejného počtu pachatelů bylo 155 trestných činů spáchaných pod vlivem alkoholu, tj. 50,6%. Tento výrazný rozdíl, lze vysvětlit tím, že je vysoký počet dopravních nehod vedených jako přestupky na úseku dopravy. Z celkového počtu 4713 DN bylo 306 trestných činů, tj. 6,5%.

Z pohledu dopravní bezpečnosti ve statistikách dopravních nehod v ČR a v regionu Liberce jsme nenašli jednoznačné trendy signalizující zlepšení celkového stavu bezpečnosti silničního provozu. Na systém dopravní bezpečnosti je potřeba se podívat pohledem řidičů, cyklistů, chodců, osob s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších, snažit se identifikovat bezpečnostní problémy, které by mohly nastat za rozličných dopravních, povětrnostních, světelných a jiných podmínek.

Nejdůležitějším aspektem v dopravě je lidský činitel a zde je nutné se zaměřit na změnu chování účastníků v silničním provozu. Změnou chování (dodržovat rychlost, nepožívat před jízdou a během jízdy alkoholické nápoje či jiné návykové látky, používat bezpečnostní pásy) dospějeme ke snížení počtu nehod a následků.

Policie ČR má nezastupitelnou úlohu v prevenci, ale i represí v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V současné době není možné obsadit všechna volná místa policistů na úseku dopravních inspektorátů. Důvod je jednoduchý: policie má k dispozici pouze finanční prostředky na daný, stávající počet policistů a žádné finanční prostředky na platy nových příslušníků. Z tohoto důvodu je i zastaven nábor k policii. Samotné projekty na bezpečnost v dopravě bez účasti dalších subjektů nepřinesou potřebný efekt ve snížení počtu nehod a jejich následků.

12 Závěr

V práci je popsána kriminalita v dopravě, její odvětví a nejčastější příčiny vzniku dopravní kriminality. Dopravní kriminalita je velmi rozsáhlé a velmi společensky rozsáhlé téma a nelze v rozsahu této práce popsat všechny okolnosti. Práce je zaměřená na trestně právní aspekty dopravní kriminality, její charakteristika, příčiny, pachatelé, jaké jsou formy. Vysvětlili jsme si základní pojmy co dopravní kriminalita je, jaké je její složení, jaké jsou její příčiny. Zabývali jsme se trestními aspekty, které dopadají na viníky dopravních nehod. Dále jsme se zabývali osobou pachatele, formami dokazování, důkazními prostředky, činností při zajišťování důkazních prostředků. Práce se zabývá i kriminogenními faktory, stopami a dokazováním. V neposlední řadě jsme uvedli návrh opatření spojených se zlepšením bezpečnosti v silničním provozu.

Z výsledků zkoumaných statistických údajů a trestních spisů trestné činnosti v dopravě bylo zjištěno, že tento druh trestné činnosti je specifické povahy ve vztahu k ostatním druhům trestné činnosti a má nezanedbatelný podíl a páčání nedbalostní trestné činnosti v regionu Liberce. Zkoumáno bylo jednak množství dopravních nehod v letech 2008 a 2009 v celkovém počtu 4713 dopravních nehod a trestných činů v letech 2008 a 2009 v celkovém počtu 306. Zlepšení možností zkoumat výše uvedené vzorky je dán elektronizací trestního řízení s uvedenými zkoumanými statistickými údaji. V dřívější době bylo nutné jednotlivě zkoumat písemné materiály a vyšetřovací spisy.

Na základě provedeného šetření a zkoumání statistickým údajů a vzorků u 306 trestných činů na úseku dopravy v letech 2008 a 2009 je zřejmé, že nejpočetnější skupinou pachatelů trestné činnosti v dopravě jsou řidiči motorových vozidel. Věková hranice je v drtivě většině v rozmezí od 22 let do 54 let věku. Jedná se tedy o osoby v nejproduktivnějším věku s poměrně velkými životními zkušenostmi. Většina viníků dopravních nehod má úplné středoškolské vzdělání. V převážné většině jsou pachatelé muži.

Velkým překvapením je zjištění, že polovina trestných činů v dopravě je spáchaná pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Trestná činnost v dopravě má velký vliv na celou společnost. Při dopravní nehodě dochází ke ztrátám na životě a s tím spojené problémy v rodinách, dochází k újmě na zdraví spojené s trvalými následky, dochází k obrovským škodám na majetku a toto vše stojí naší společností velké finanční prostředky. Je tedy naším společným cílem zajišťovat stále lepší podmínky pro bezpečnost silničního provozu.

13 Navrhovaná opatření

Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti opatření zvyšující bezpečnost silničního provozu je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Navrhované opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze rozdělit na tyto oblasti:

- Preventivní
- Represivní
- Legislativní
- Ekonomická

Pro oblast prevence je zapotřebí vyčlenit dostatečné prostředky na přípravu kvalitních mediálních kampaní, přípravu nových metodik výuky, tisk materiálů určených pro výchovu a ovlivňování chování účastníků silničního provozu.

V oblasti represivní činnosti je nutné zejména zefektivnit výkon služby policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, dále zabezpečit dostatečný počet tabulkových míst pro přímý výkon služby policistů a vybavit je technickými prostředky pro měření rychlosti (za jízdy i stacionárně) a požitého alkoholu, léků a jiných návykových látek.

V legislativní oblasti se opatření týká zlepšení vymahatelnosti práva, je třeba především zajistit účinné řešení identifikace pachatele přestupku a s tím i související legislativní řešení „osoby blízké“. Je rovněž třeba posílit kontrolní mechanismy pro sledování postupu správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Potřebným krokem ke zvýšení vymahatelnosti práva je i účinné propojení represe a prevence, včetně zajištění dostatečné mediální informovanosti a podpory bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které by vedlo k posílení dobrovolného respektování pravidel silničního provozu účastníky silničního provozu.

V ekonomické oblasti hledat další zdroje financování, tzn. zavést vícezdrojové financování a využití alternativních přístupů k financování. Rozprostřením finančního zatížení na co největší portfolio zdrojů zapojením soukromého sektoru, neziskových organizací. Pro vícezdrojové financování je třeba hledat uvolnění, odstranění existujících legislativních, administrativních a ekonomických bariér. Zavedením vícezdrojového financování může dojít k efektivnímu využívání finančních prostředků, realizaci účinných bezpečnostních opatření, jejich výsledkem pak bude nejen snížení nehodovosti, záchrana lidských životů a materiálních škod, ale i efektivní využití prostředků a růst společenského blahobytu.

Nástroje:

- dostatečně akceptovat celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany;
- dostatečně koordinovat aktivity realizované jednotlivými subjekty, a to jak státními, tak i nestátními;
- aplikovat zahraničních doporučení ze strany mezinárodních organizací, i výsledků zahraničních výzkumných projektů;
- zamezit zkreslenému a mnohdy věcně nepodloženému informování o problematice bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v médiích;
- bezohledné a agresivní chování některých účastníků provozu na pozemních komunikacích přísně postihovat;
- zvednout míru dodržování pravidel silničního provozu ze strany široké veřejnosti, ale i profesionálů;
- zajistit vymahatelnost práva a z toho plynoucí nerespektování pravidel provozu na pozemních komunikacích i policejních a správních orgánů;
- zajistit dostatek finančních prostředků pro financování aktivit vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu;
- zařazení bezpečnostního auditu do procesu plánování a schvalování nových a rekonstruovaných úseků pozemních komunikací;
- dostatečné zajištění výchovného působení bodového systému;
- dostačující výcvik budoucích řidičů v autoškolách a systém státního dozoru nad autoškolami.
- zvýšení atraktivity práce u Policie ČR;
- možnost získání finančních prostředků z fondů EU;

Účinnou spoluprací všech subjektů podílejících se na opatřeních směřujících k posílení bezpečnosti silničního provozu lze dospět ke snížení nehodovosti, tragickým následků, škodám na zdraví a materiálním škodám.

13 Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje:

- ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. 4. vydání. Praha: Portál, 2004. 266 s. ISBN 80-7178-931-3.
- ČÍRTKOVÁ, L. *Kriminální psychologie*. 1. vydání. Praha: Eurounion, 1998. 255 s. ISBN 80-85858-70-3.
- CHMELÍK, J., a kol. *Místo činu a znalecké dokazování*. 1. vydání. Plzeň: vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 303 s. ISBN 80-86898-42-3.
- CHMELÍK, J., a kol. *Rukojeť kriminalisty*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9.
- KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. 1. vydání. Praha: Leges, 2008. 512 s. ISBN 978-80-87212-03-5.
- KUCHTA, J., VÁLKOVÁ, H., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2005. 544 s. ISBN 80-7179-813-4.
- MARHOUNOVÁ, J. , NEŠPOR, K. *Alkoholici, feťáci a gambleři* . 1. Vydání. Praha: Empatie, 1995. 110 s. ISBN 80-901618-9-8.
- MOTLOCH, J. *Trestní předpisy, přestupky*. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2005. 352 s. ISBN 80-7208-50-8.
- MOTLOCH, J. *Trestní zákoník 2010, zákon č.40/2009 Sb.* 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2009. 256 s. ISBN 978-80-7208-736-5.
- NOVOTNÝ, O., ZAPLETAL, J., a kol. *Kriminologie*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. 419 s. ISBN 80-86432-08-4.
- NOVOTNÝ, F., a kol. *Trestní právo hmotné*. 2. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. 379 s. ISBN 978-80-7380-083-3.
- PORADA, V., a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. 231 s. ISBN 978-80-7380-042-0.
- SOCHUREK, J. *Nástin vybraných problémů forenzní psychologie – I. díl*. 1. Vydání. Liberec: 2002. 93 s. ISBN 80-7083-679-2.
- SOCHUREK, J. *Nástin vybraných problémů viktimologie*. 1. Vydání. Liberec: 2003. 81 s. ISBN 80-7083-745-4.
- STRAUS, J., a kol. *Kriminalistická metodika*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. 310 s. ISBN 80-86898-66-0.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

Internetové zdroje:

MLČOCH, Z. Znalec v oboru toxikologie. Dostupné z: <http://alkoholismus.wz.cz/>

Statistika dopravní nehodovosti. Policejní prezidium. Verze 1.0 (2010), poslední aktualizace 25. 2. 2010. URL <http://www.policie.cz/web-informacni-servis-statistiky.aspx>

ZIKMUND, J. Znalec v oborech toxikologie a instrumentální chemie.

Dostupné z : / <http://www.zikmund.org/>

14 Přílohy

14.1 Usnesení o zahájení trestního stíhání

V příloze je uvedeno usnesení o zahájení trestního stíhání podle § 160 tr. zákona ve věci dopravní nehody s právní kvalifikací jednání pachatele dopravní nehody.

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
KŘP SEVEROČESKÉHO KRAJE
ÚZEMNÍ ODBOR SKPV
ODDĚLENÍ HOSPODÁŘSKÉ KRIMINALITY
PASTÝŘSKÁ 3
460 74 LIBEREC

Č. j. KRPL-343-8/TČ-2009-040581 Liberec 19. ledna 2009

USNESENÍ

Policejní orgán Krajského ředitelství Severočeského kraje Policie ČR, Služby kriminální policie a vyšetřování Liberec rozhodl takto:

Podle § 160 odstavec 1 trestního řádu se zahajuje trestní stíhání osoby

Ondřej ČERNÝ,
nar. 1970 v FRÝDLANT, trv. bytem 463 65 NOVÉ MĚSTO POD
SMRKEM,

jako obviněného ze spáchání tr. činu ublížení na zdraví podle § 224/1,2 tr. zákona, kterého se měl dopustit tím, že



- dne 9.1.2008 v době kolem 13,10 hodin v katastru obce Raspenava, okr.Liberec, na pozemní komunikaci III.třidy č.2904, v 1,799 km jako řidič vozidla zn.Škoda Octávie, rz 2L4 3948 nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povaze vozovky, při projíždění mírné pravotočivé zatáčky dostal s vozidlem smyk, který se snažil vyrovnat, kdy ale ve smyku přešel do protisměru, kde došlo ke střetu s protijedoucím vozidlem zn.Škoda 105, rz LBE 64-67, jež řídil František Štorek, nar. 1944 na následky těžkých zranění (přetržená srdečníce, zlomenina páteře) na místě nehody zemřel. Spolujezdkyně z vozidla zn.Škoda 105, rz LBE 64-67 Marie Štorková, nar. 1948 utrpěla pohmožděniny a tržnou ránu na hlavě s dobou léčení 7 dnů. Alkohol u účastníků nehody nezjištěn, technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody vyloučena.

Odůvodnění

Shora uvedené skutečnosti jsou zjišťovány z šetření policejního orgánu Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci vedeného pod č.j.KRPL-57/DNLI-Tč-2009, protokolu o nehodě v silničním provozu, plánu dopravní nehody, fotodokumentace dopravní nehody, ze kterých vyplývá, že příčinou vzniku dopravní nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla stavu a povaze vozovky, rozsah zranění a příčina úmrtí Františka Štorka je dokladována předběžnou zprávou o provedení soudní pitvy znalcem prim.MUDr.Srnou a MUDr.Havlem. Rozsah a charakter zranění Marie Štorkové s dobou léčení cca 7 dnů je dokladován lékařskou zprávou nemocnice Frýdlant v Čechách. Dopravní nehoda je dále dokumentována výpovědí svědka Petra Matyše.

Poučení:

Proti tomuto usnesení je přípustná stížnost, kterou je možno podat do 15 dnů od doručení u policejního orgánu, který usnesení vydal. Stížnost nemá odkladný účinek.

 por. Zdeněk Bartoň
komisár 

14.2 Rozsudek Okresního soudu

V příloze je uveden rozsudek Okresního soudu v Liberci ve věci dopravní nehody a stanovení trestu pro pachatele za zavinění dopravní nehody.

23.6.2009
Rozhodnutí nabylo právní moci dne 23. VI. 2009
V Liberci dne 23. VI. 2009

KRP - 343-34/10
2 T 62/2009-123 -2009

POLICE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství police č. 10 v Liberci
Okresní oddělení BŘP v Liberci
Datum: 26. VI. 2009
Č. j.:
Prostředí:

ČESKÁ REPUBLIKA

TRESTNÍ PŘÍKAZ

Samosoudce Okresního soudu v Liberci vydal dne 2. června 2009 v Liberci podle § 314e odst. 1 tr. řádu následující **trestní příkaz**:

Obviněný

Ondřej Černý,

nar. ve Frýdlantu, trvale bytem Nové Město pod Smrkem,
okres Liberec,

je vinen, že

na 1,799 km silnice III/2904, v katastru obce Raspenava, kolem 13.10 hod. dne 9. 1. 2009 jako řidič vozu zn. Škoda Octavia, RZ 2L4 3948, v rozporu s ust. § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nepřizpůsobil rychlost jízdy zatáčkou vpravo a po kluzké zasněžené silnici, smykem tak přejel do protisměru, kde v bočním smyku narazil do levé přední části příjíždějícího automobilu zn. Škoda 105 L, RZ LBE 64-67, řízeného Františkem Štorkem, nar. 1944; ten přitom utrpěl zranění, jejichž vlivem ve 13.12 hod. dne 9. 1. 2009 zemřel, a jeho spolujezdkyně Marie Štorková, nar. 1948, utrpěla zhmoždění hlavy a krční páteře, tržnou ránu na čele vlevo a zhmoždění hrudníku, s dobou léčení zhruba tři týdny.

tedy jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví a spáchal takový čin proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

tím spáchal

-trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 trestního zákona,

a odsuzuje se

podle § 224 odst. 2 trestního zákona za užití § 45 odst. 1, odst. 2 tr. zákona a § 45a odst. 1 tr. zákona s přihlédnutím k § 314e odst. 2 trestního řádu k **trestu obecně prospěšných prací ve výměře čtyř sta / 400 / hodin.**

pokračování - 2 - 2 T 62/2009-123

Podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 trestního zákona ukládá se mu **trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel v trvání tří / 3 / roků.**

Poučení: Proti tomuto trestnímu příkazu lze do osmi dnů od jeho doručení podat u zdejšího soudu odpor. Právo podat odpor nenáleží poškozenému. Po doručení trestního příkazu se může oprávněná osoba odporu výslovně vzdát. Byl-li podán odpor oprávněnou osobou v zákonné lhůtě, trestní příkaz se ruší a ve věci bude nařízeno hlavní líčení. Při projednání věci v hlavním líčení není soud vázán právní kvalifikací ani druhem a výměrou trestu obsaženými v trestním příkazu. Pokud obviněný odpor nepodá, vzdává se tím práva na projednání věci v hlavním líčení.

V Liberci dne 2. června 2009

Za správnost vyhotovení:
Břetka Stančíková

Mgr. Tatjana Bernátková, v.r.
samosoudce